

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

**MARITIME DISPUTE
(PERU *v.* CHILE)**

**REJOINDER OF THE
GOVERNMENT OF CHILE**

VOLUME IV

ANNEXES 145 – 189

11 JULY 2011

VOLUME IV

ANNEXES 145 - 189

OTHER DOCUMENTS

Annex 145	<i>The Grisbådarna Case (Norway v. Sweden)</i> , Pleadings of Norway and Sweden	899
Annex 146	<i>El Salvador v. Nicaragua</i> , Central American Court of Justice, Judgment, 9 March 1917	907
Annex 147	Western Geophysical Company of America, <i>Final Field Operation Report</i> , March-November 1977	915
Annex 148	Voluntary Declaration by Mr. Bernardo Ventocilla Espada (mechanic of the <i>Jessica</i>), 31 July 1984	921
Annex 149	Voluntary Declaration by Mr. Leoncio Rodríguez Mori (Captain of the <i>Nicolas</i>), 31 July 1984	925
Annex 150	Voluntary Declaration by Mr. Esteban Sacatuma Escalante (mechanic of the <i>Pocoma I</i>), 30 August 1984	929
Annex 151	Voluntary Declaration by Mr. Bernardo Ventocilla Espada (mechanic of the <i>Jessica</i>), 30 August 1984	933
Annex 152	Woods Hole Oceanographic Institution, Upper Oceans Processes, Technical Report 04-01, “Stratus Ocean Reference Station (20°S, 85°W), Mooring Recovery and Deployment Cruise, R/V <i>Revelle</i> Cruise Dana 03, November 10-November 26, 2003”	937
Annex 153	“Guidelines for Entering to Peruvian Waters published by Inchcape Fishing Services”	941

Annex 154	Emails from Foreign Vessels to Peru’s Directorate-General of Captaincies and Coastguard reporting entry into or departure from Peru’s maritime dominion pursuant to the System on Information of Position and Security in the Maritime Dominion of Peru (SISPER)	945
Annex 155	Transcripts of requests by Peruvian fishing vessels to cross Chile’s EEZ to reach fishing grounds in the high seas	993
WRITINGS OF PUBLICISTS (IN ALPHABETICAL ORDER)		
Annex 156	M. F. Agüero Colunga, <i>Delimitación Marítima del Perú con Ecuador y con Chile</i> , 1990	1035
Annex 157	M. F. Agüero Colunga, <i>Consideraciones para la delimitación marítima del Perú</i> , 2001	1049
Annex 158	L. M. Alexander, “Baseline Delimitations and Maritime Boundaries”, <i>Virginia Journal of International Law</i> , Vol. 23, 1983, p. 503	1069
Annex 159	E. W. Anderson, <i>International Boundaries – a Geopolitical Atlas</i> , 2003	1075
Annex 160	A. Arias-Schreiber, “Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú”, <i>Revista de Derecho y Ciencias Políticas</i> , XXXIVth year, Nos I-II, 1970, p. 35	1077
Annex 161	A. Arias-Schreiber, “Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile”, <i>Revista Peruana de Derecho Internacional</i> , Vol. LI, January-June 2001, No. 117, p. 13	1083
Annex 162	J. Attard, <i>The Exclusive Economic Zone in International Law</i> , 1987	1093
Annex 163	J. M. Bákula, <i>El Dominio Marítimo del Perú</i> , 1985	1095
Annex 164	J. M. Bákula, <i>Perú: Entre la Realidad y la Utopía – 180 Años de Política Exterior</i> , Vol. II, 2002	1101

Annex 165	P. Beazley, “Technical Considerations in Maritime Delimitations”, in J. I. Charney and L. M. Alexander (eds), <i>International Maritime Boundaries, Vol. I</i> , 1993, p. 243	1113
Annex 166	J. Beer-Gabel, “Variations sur la notion de frontière maritime”, in Indemer (ed.), <i>Droit de la mer – Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert Colliard</i> , 1992, p. 11	1117
Annex 167	J. Beer-Gabel, “Accords de délimitation”, in Indemer (ed.), <i>Le processus de délimitation maritime étude d’un cas fictif, Colloque International</i> , 2004, p. 323	1121
Annex 168	G. Blake, “World maritime boundary delimitation: the state of play” in G. Blake (ed.), <i>Maritime Boundaries and Ocean Resources</i> , 1987, p. 3	1125
Annex 169	G. Blake and R. Swarbrick, “Hydrocarbons and International Boundaries: A Global Overview”, in G. Blake, M. Pratt, C. Schofield and J. A. Brown (eds), <i>Boundaries and Energy: Problems and Prospects</i> , 1998, p. 3	1131
Annex 170	E. Collins Jr. and M. A. Rogoff, “The International Law of Maritime Boundary Delimitation”, <i>Maine Law Review</i> , Vol. 34, 1982, p. 1	1135
Annex 171	P. J. Cook and C. M. Carleton, “Introduction”, in P. J. Cook and C. M. Carleton (eds), <i>Continental Shelf Limits, The Scientific and Legal Interface</i> , 2000, p. 3	1139
Annex 172	G. Despeux, <i>Droit de la délimitation maritime – Commentaire de quelques décisions pluriennales</i> , 2000	1143
Annex 173	G. Faura Gaig, <i>El Mar Peruano y sus Límites</i> , 1977	1147
Annex 174	E. Ferrero Costa, <i>El Nuevo Derecho del Mar – El Perú y las 200 Millas</i> , 1979	1171
Annex 175	M. Flores Palomino, <i>La Zona Costera del Perú: Un Ensayo de Interpretación y Proposición de su Organización para su Administración</i> , 1989	1189

Annex 176	E. Gounaris, “The Delimitation of the Continental Shelf of Islands: Some Observations”, <i>Revue Hellénique de droit international</i> , Vol. 33, 1980, p. 111	1201
Annex 177	D. N. Hutchinson, “The Significance of the Registration or Non-Registration of an International Agreement in Determining Whether or Not it is a Treaty”, in S. Davidson (ed.), <i>The Law of Treaties</i> , 2004, p. 265	1205
Annex 178	P. C. Jessup, <i>The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction</i> , 1927	1209
Annex 179	C. Lathrop, “The technical aspects of international maritime boundary, depiction and recovery”, in <i>Ocean Development and International Law</i> , Vol. 28, 1997, p. 167	1217
Annex 180	P. Martínez de Pinillos, <i>Geografía Humana del Perú y del Mundo</i> , 1952	1221
Annex 181	A. G. Oude Elferink, “Does Undisputed Title to a Maritime Zone Always Exclude its Delimitation: The Grey Area Issue”, <i>International Journal of Marine and Coastal Law</i> , Vol. 13(2), 1998, p. 143	1225
Annex 182	M. Pratt (ed.), <i>Jane’s Exclusive Economic Zones 2002-2003</i> , 4th edn, 2002	1229
Annex 183	M. Rodríguez Cuadros, <i>La Soberanía Marítima del Perú – La Controversia entre el Perú y Chile</i> , 1st edn, 2010	1235
Annex 184	H. A. Smith, <i>The Law and Custom of the Sea</i> , 2nd edn, 1950	1239
Annex 185	M. Vegas, “El Mar Peruano: Un Ambiente Natural - La Conservación y Utilización de sus Recursos”, in E. Ferrero Costa (ed.), <i>El Perú, El Medio Ambiente y El Desarrollo</i> , 1992, p. 151	1243
Annex 186	A. Wagner de Reyna, <i>Los Límites del Perú</i> , 1961	1247

Annex 187	C. H. M. Waldock, “The Anglo-Norwegian Fisheries Case”, <i>British Yearbook of International Law</i> , Vol. 28, 1951, p. 133	1253
Annex 188	S. Whittemore Boggs, “Delimitation of the Territorial Sea: The Method of Delimitation Proposed by the Delegation of the United States at the Hague Conference for the Codification of International Law”, <i>American Journal of International Law</i> , Vol. 24, 1930, p. 541	1261
Annex 189	M. Zahraa, “Prospective Anglo-Scottish Maritime Boundary Revisited”, <i>European Journal of International Law</i> , Vol. 12(1), 2001, p. 77	1277

OTHER DOCUMENTS

Annex 145

The Grisbådarna Case (Norway v. Sweden), Pleadings of Norway and Sweden

Archives of the Permanent Court of Arbitration

MÉMOIRE

1

Eingabe der
norwegischen Regierung
vom 29. Dezember 1908

an das Schiedsgericht, welches die
Frage wegen eines gewissen Teils der
Seegrenze zwischen Norwegen und
Schweden entscheiden soll

— 12 —

hören südlichst in Smaalene Midtre Heieflu und nördlichst in Bohuslen Mörholmen; zwischen diesen beiden Schären ist nichts, was bei der Berechnung des Seeterritoriums nach dem Meere zu in Betracht käme. Diese beiden Schären werden auch bei der oben erläuterten Teilungsmethode der letzte norwegische und der letzte schwedische Ausgangspunkt, und die Teilungslinie endigt in dem Punkt, wo zwei Bogen, jeder mit einem Radius von einer geographischen Meile, um die beiden Schären Midtre Heieflu und Mörholmen einander schneiden. Auf diese Weise fällt der Endpunkt der Teilungslinie zusammen mit dem Schnittpunkt der beiden Bogen, die die südlichste Begrenzung des norwegischen Seeterritoriums und die nördlichste Begrenzung des schwedischen Seeterritoriums nach dem Meere zu bilden; und das ursprünglich norwegische Seeterritorium, das jetzt die Länder scheidet, ist in zwei gleich grosse Teile geteilt.

Wenn man dagegen die Teilungslinie derart zieht, dass sie nicht im Schnittpunkt zwischen den beiden Bogen mit einem Radius von einer geographischen Meile um Midtre Heieflu und Mörholmen endet, sondern z. B. so, dass sie das Meer nördlich vom Schnittpunkt zwischen den beiden Bogen um Midtre Heieflu und Mörholmen erreicht, so bedeutet das nicht, dass sich das Seeterritorium Schwedens von jetzt an bis zu dem Punkt erstreckt, wo die Teilungslinie das Meer erreicht. Das schwedische Seeterritorium muss nach wie vor in Bogen mit einem Radius von einer geographischen Meile um die äussersten schwedischen Schären gezogen werden; die Bogen werden am Schnittpunkt zwischen den beiden Bogen um Midtre Heieflu und Mörholmen vorbei weitergeführt, bis sie die Teilungslinie treffen; aber dies geschieht innerhalb des Punktes, wo die Teilungslinie unter der gegebenen Voraussetzung das Meer erreicht in einem Abstände von einer geographischen Meile von der äussersten der norwegischen Schären. Auf diese Weise stösst das von Süden kommende schwedische Seeterritorium zur Teilungslinie in einem Punkt weiter nach innen, das von Norden kommende norwegische Seeterritorium zu der Teilungslinie in einem Punkt weiter nach aussen. Das Seegebiet, das begrenzt wird: 1. von dem zwischen-

liegenden Stück der Teilungslinie, 2. von dem (den) Bogen um die äussersten (die äusserste) norwegischen Schären von dem Punkt, wo die Teilungslinie das Meer erreicht, bis zum Schnittpunkt zwischen den beiden Bogen um Midtre Heieflu und Mörholmen, 3. von dem (den) Bogen um die äussersten (die äusserste) schwedischen Schären von diesem Schnittpunkt, bis der (die) Bogen die Teilungslinie erreicht (erreichen), — dies Gebiet fällt unter der hier angenommenen Voraussetzung ins Freie — wird offenes Meer. Wenn man dies Ergebnis vermeiden will, das unleugbar gegen die natürliche Voraussetzung der Teilung, dass nichts von dem zu Teilenden verloren geht, zu streiten scheint — ist man genötigt anzunehmen, dass die Grenzlinie von dem Punkt, wo das schwedische Seeterritorium zustösst, dem (den) Bogen um die äussersten (die äusserste) schwedischen Schären folgt bis zum Schnittpunkt zwischen den beiden Bogen um Midtre Heieflu und Mörholmen. Aber hierdurch ergibt sich eine im hohen Grade irreguläre Grenze.

Im vorliegenden Falle ist demnach nicht allein der Ausgangspunkt (Punkt XVIII) der Linie, sondern auch ihr Endpunkt gegeben. Es kann ferner — scheint mir — keinem Zweifel unterworfen sein, dass die Teilungsmethode, die ich oben erläutert habe, und wonach das zwischen diesen Punkten liegende Seegebiet gleichmässig zwischen den Ländern geteilt wird, — dass diese Teilungsmethode im Prinzip die einzig richtige ist und den Ausgangspunkt für die Feststellung der Grenze bilden muss. Die endgültige Fixierung der Grenzlinie muss darauf durch eine gutachtliche Ausgleichung der gebrochenen Linie geschehen, die durch die nach dem Halbierungsprinzip vorgenommene Konstruktion entstanden ist.

Auf der beifolgenden Karte (Anl. 35) ist die Grenze so abgesetzt, wie sie fallen würde, wenn das Halbierungsprinzip in seiner Reinheit angewandt würde. Dies ist durch die punktierte rote Linie von Punkt XVIII bis Punkt XIX und von Punkt

CONTRE-MÉMOIRE

2.

Eingabe der norwegischen Regierung
vom 7. Februar 1909

an das Schiedsgericht, welches die
Frage wegen eines gewissen Teils der
Seegrenze zwischen Norwegen und
Schweden entscheiden soll

— 9 —

angenommen haben? Selbst wenn man des Arguments halber voraussetzen würde, dass im Jahre 1661 kein Seeterritorium existierte, so wird wohl niemand bestreiten wollen, dass die Lehre davon im 18. Jahrhundert entwickelt und anerkannt vorlag: Sollte denn das hiererwähnte Gebiet als freier Fleck liegen bleiben, nach beiden Seiten hin von norwegischem und schwedischem Seeterritorium umgeben?

Und mit welchem Recht konnten Norwegen und Schweden das innerhalb Koster und Tisler liegende Wasser unter sich teilen, wenn es freies Meer war? Oder weshalb sollte das die Westseite dieser Inseln bespülende Meer mehr ein *mare liberum* sein als das innerhalb liegende?

Kurzum, das hiererwähnte Seegebiet war Territorialmeer vor 1661 und fuhr fort, es nach diesem Jahre zu sein. Der grössere oder geringere Wert, den man ihm beimessen könnte, spielt insofern keine Rolle; es ist kein Grund anzunehmen, dass entweder Norwegen mehr als höchst notwendig verlieren wollte, oder dass Schweden sich nicht möglichst viel aneignen wollte; und dann ist auch kein Grund vorhanden zu glauben, dass sie zu freiem Meer umwandeln wollten, was sonst zwischen ihnen geteilt werden müsste.

Wenn aber dies Stück Territorialmeer war, so ist die unvermeidliche Konsequenz, dass es, nachdem es ein norwegisches Meeresstück gewesen, dazu übergegangen ist, ein Stück zu sein, das in betreff seines einen Teils norwegisch, in betreff des andern schwedisch war. Und hieraus folgt als ebenso unabwendbare Konsequenz, dass zwischen diesen Teilen eine durch den Friedensschluss im Jahre 1660 (1658) entstandene Grenze sein musste; diese Grenze fuhr fort bis auf den heutigen Tag eine Konstruktionslinie zu sein, weil man im Jahre 1661 keinen Grund fand, zu versuchen, die Schwierigkeiten zu überwinden, die damit verbunden waren, sie durch eine Beschreibung in Worten zu bestimmen.

Es muss übrigens in dieser Verbindung erwähnt werden, dass das A. der Karte, wie auch von der andern Seite angeführt,

NORWAY'S MEMORIAL

[...]

The sea area which is bordered by: 1. the part of the division line that lies in-between, 2. the bow(s) around the outermost Norwegian skerry(ies) from the point where the division line reaches the sea up to the point of intersection between the two bows around Midtre Heieflu and Moerholmen, 3. the bow(s) around the outermost Swedish skerry(ies) from this point of intersection up to where the bow(s) reach(es) the division line – under the prerequisites adopted here, this area falls into the open [and] becomes open sea. If one wishes to avoid this result which undeniably seems to contradict the natural condition of division, being the fact that nothing should get lost in the process of division - one is forced to assume that the demarcation line, from the point where the Swedish sea territory adjoins, follows the bow(s) around the outermost Swedish skerry(ies) up to the point of intersection between the two bows around Midtre Heieflu and Moerholmen. However, this leads to a greatly irregular border.

In the present case, therefore, not only the point of origin (Point XVIII) of the line but also the end point is given. Further, there can be no doubt it seems to me as to the correctness of the division method, outlined above, according to which the sea territory situated between these points is equally divided among the countries - that it is, in principle, the only valid method and that it has to constitute the basis for the determination of the border. The final determination of the demarcation line needs to be undertaken by an expert adjustment of the fractured line, which is the result of the construct established by the halving-method.

[...]

NORWAY'S COUNTER-MEMORIAL

[...]

And with what right could Norway and Sweden divide among themselves the waters between Koster and Tisler if they indeed constituted open sea? Or why should the sea that bathes the westside of this island be more of a *mare librum* than the one situated within?

In a nutshell, the aforementioned sea territory was territorial sea before 1661 and remained territorial sea afterwards. The greater or lesser value that one could attribute to it does not matter in this respect; there is no reason to believe that either Norway was willing to lose more than what was necessary or that Sweden did not wish to appropriate as much as possible; and, as a consequence, there is no reason to believe that they wanted to transform something into open sea that otherwise would have been divided among them.

[...]

EINGABEN

DER

SCHWEDISCHEN REGIERUNG

AN DAS

SCHIEDSGERICHT

BEZÜGLICH EINES GEWISSEN TEILES DER SEEGRENZE
ZWISCHEN SCHWEDEN UND NORWEGEN

STOCKHOLM

KUNGL. HÖFTEKNIKER P. A. JOHANSSON & SÖNER
1887

BESCHWÄRDE.

hergebrachtes internationales Merkmalen geboten sein
nen. Und es ist durchaus unrichtig zu behaupten, dass
ese Sache von den beiden Reichen der Entscheidung durch
einen Schiedsspruch überwiesen worden wäre. In Wirklich-
keit verhält es sich so, dass, wie oben erwähnt worden ist,
durch den Schiedsspruch der richtige Verlauf der Grenze
zwischen den beiden Reichen entschieden werden soll, und
dass es sich erst, nachdem der richtige Verlauf dieser Grenze
in die offene See hinaus gefunden worden ist, darum handeln
kann, auf dieser Linie Endpunkte für die äusserste Grenze
des Seeterritoriums zu suchen.

Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen,
dass gemäss der schwedischen Königl. Bekanntmachung vom
5. Mai 1871 eben die 1661 bestimmte Wassergrenze die
Begrenzung des exklusiv schwedischen Fischgebiets im Norden
bilden soll. Zu jener Zeit hätte sicherlich niemand in einem
der beiden Reiche auf den absurden Gedanken kommen
können, dass umgekehrt die Grenze vom Jahre 1661 mit
Rücksicht auf die besonderen Fischereibestimmungen der
beiden Länder gezogen werden sollte. Damals war man sich
wohl auch auf norwegischer Seite darüber klar, dass die
Reichsgrenze das Primäre sei.

Mit Rücksicht auf das Recht jedes Staates, unabhängig
von dem anderen die Begrenzung seines Seeterritoriums nach
der See hinaus zu bestimmen, kann der norwegischen Be-
merkung, dass durch eine nördlichere Reichsgrenze als die
nun von norwegischer Seite vorgeschlagene etwas von dem,
was geteilt werden soll, verloren gehen würde, keine Bedeu-
tung beigemessen werden.

Ein lehrreiches Beispiel dafür, wie sorgfältig man sich
davor hüten muss, in einer derartigen Streitfrage die Be-
griffe einer Reichsgrenze zwischen zwei Nachbarstaaten und
der Territorialgrenzen der einzelnen Staaten nach der See hin
zu vermengen, bildet der von der juristischen Fakultät in
Christiania zitierte Traktat zwischen Schweden und Russland

**SUBMISSIONS OF THE SWEDISH GOVERNMENT TO THE ARBITRAL
TRIBUNAL WITH RESPECT TO A CERTAIN PART OF THE MARITIME
BOUNDARY BETWEEN SWEDEN AND NORWAY**

[...]

In reality. . .by way of this arbitral decision, the actual border between the two countries needs to be determined and only after the actual course of this border in the open sea has been established the question of searching for end points for the outermost border of the sea territory can arise.

[...]

Considering the right of every state to determine the borders of its sea territory towards the open sea independently of the other state, the Norwegian comment that, by determining a border further north than that which is now proposed by Norway, a part of what is to be divided will get lost, cannot be considered relevant.

Annex 146

El Salvador v. Nicaragua, Central American Court
of Justice, Judgment, 9 March 1917

American Journal of International Law, Vol. 11, 1917

JUDICIAL DECISIONS INVOLVING QUESTIONS OF
INTERNATIONAL LAW

THE REPUBLIC OF EL SALVADOR *v.* THE REPUBLIC OF NICARAGUA

Central American Court of Justice

OPINION AND DECISION OF THE COURT¹

*San José de Costa Rica, on the ninth day of March, nineteen hundred
and seventeen, at four o'clock, p.m.*

In the action commenced and maintained by the Government of the Republic of El Salvador against the Government of the Republic of Nicaragua, arising out of the conclusion of a treaty by the latter with the Government of the United States of North America, known as the Bryan-Chamorro Treaty, which relates, among other matters, to the leasing of a naval base in the Gulf of Fonseca, the Court, having considered the proceedings had herein, hereby renders its decision.

The honorable the Chargé d'Affaires of El Salvador in this Republic, Dr. Don Gregorio Martin, intervened herein on behalf of the complainant Government and Dr. Don Alonso Reyes Guerra appeared on its behalf as attorney of record; the high party defendant was represented by Dr. Don Manuel Pasos Arana.

FIRST PART

CHAPTER I

It appears:

I. That on the 28th day of August, 1916, in accordance with powers to that end duly exhibited, the honorable the Chargé d'Affaires of El Salvador, Dr. Don Gregorio Martin, appearing in the name of his Government, brought before this Court a complaint against the Republic of Nicaragua wherein the conclusion of the Bryan-Chamorro Treaty by the latter Government with the United States of North America, was alleged. In support of the action, the complaint sets

¹ Translation published by the Legation of Salvador, Washington, D.C.

ACT RECORDING THE VOTES OF THE COURT IN THE CASE

THE CENTRAL AMERICAN COURT OF JUSTICE, San José de Costa Rica, at 5 o'clock in the afternoon of the 2d of March, nineteen hundred and seventeen.

The Court, having concluded its deliberations preparatory to a final decision of the suit brought by the Government of El Salvador against the Government of Nicaragua, proceeded to take a vote on each of the twenty-four points comprised in the questionnaire heretofore approved, with the following result:

First Question. — Shall the Court proceed to take cognizance of the peremptory exception to its competency for lack of jurisdiction (submitted by the high party defendant on the expiration of the time limit running against it), in so far as that exception relates to the original complaint, notwithstanding the Court admitted that complaint by act of September 6, nineteen hundred and sixteen?

Answered in the affirmative by all the judges.

Second Question. — Is the Court competent to take cognizance of the case on the issues presented?

Answered in the affirmative by all of the judges, Judge Gutiérrez Navas adding: "in so far as relates exclusively to the Republics of Nicaragua and El Salvador.

Third Question. — In view of the fact that the case involves contractual interests of a third nation that is not a party thereto, and that is not subject to the jurisdiction of the Court, has this Court jurisdiction to render a decision therein with reference to the rights in controversy between El Salvador and Nicaragua?

Answered in the affirmative by all the Judges, Judge Gutiérrez Navas adding the same proviso that appears in the answer to the preceding question.

Fourth Question. — Do the additions to the complaint, dated the 30th of September and 2d of October, nineteen hundred and sixteen, contain matter extraneous to the origin of the diplomatic controversy that preceded the litigation?

Answered in the negative by Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra, and in the affirmative by Judge Gutiérrez Navas.

Fifth Question. — Referring to the answers to the preceding question, and the findings in the acts of the Court herein, was the Salvadorean Government under the obligation previously to seek a diplomatic settlement with the Government of Nicaragua on the concrete points set forth in the additions to the complaint?

Answered in the negative by Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra, and in the affirmative by Judge Gutiérrez Navas.

Sixth Question. — Is the Court competent to take cognizance of and decide the prayers contained in the additions to the complaint above referred to?

Answered in the affirmative by Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra, and in the negative by Judge Gutiérrez Navas.

Seventh Question. — Is the Court competent to take cognizance of, and declare the law with respect to, the initial petition in the complaint?

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered in the affirmative, on the ground that such cognizance is for the purpose of establishing the legal relations between the high parties litigant; Judge Gutiérrez Navas answered in the negative on the ground that he regarded it as legally impossible to prohibit the ful-

fillment of a contract without affecting the rights of one of the contracting parties that is not a party to the suit; and Judge Bocanegra answered in the affirmative, on the ground that such cognizance is for the purpose of declaring the legal relations that exist between the contending Central American States, but not for the purpose of deciding anything that affects third parties that are not parties to the suit.

Eighth Question. — As a consequence, should the exceptions proposed by the high party defendant be accepted or rejected?

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered that they should be rejected; Judge Gutiérrez Navas answered that they should be accepted; and Judge Bocanegra answered that the Court should accept the exceptions proposed in so far as they relate to the concluding part of the answer made by him to the Seventh Question, and that the rest thereof should be rejected.

Ninth Question. — Taking into consideration the geographic and historic conditions, as well as the situation, extent and configuration of the Gulf of Fonseca, what is the international legal status of that Gulf?

The judges answered unanimously that it is an historic bay possessed of the characteristics of a closed sea.

Tenth Question. — As to which of those characteristics are the high parties litigant in accord?

The judges answered unanimously that the parties are agreed that the Gulf is a closed sea.

Eleventh Question. — What is the legal status of the Gulf of Fonseca in the light of the foregoing answer and the concurrence of the high parties litigant, as expressed in their arguments, with respect to ownership and the incidents derived therefrom?

Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra answered that the legal status of the Gulf of Fonseca, according to the terms of the question, is that of property belonging to the three countries that surround it; and Judge Gutiérrez Navas answered that the ownership of the Gulf of Fonseca belongs, respectively, to the three riparian countries in proportion.

Twelfth Question. — Are the high parties litigant in accord as to the fact that the waters embraced in the inspection zones that pertain to each, respectively, are intermingled at the entrance of the Gulf of Fonseca?

The judges answered unanimously that the high parties are agreed that the waters which form the entrance to the Gulf intermingle.

Thirteenth Question. — What direction should the maritime inspection zone follow with respect to the coasts of the countries that surround the Gulf?

Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra answered that the zone should follow the contours of the respective coasts, as well within as outside the Gulf; and Judge Gutiérrez Navas that, with respect to the Gulf of Fonseca, the radius of a marine league zone of territorial sea should be measured from a line drawn across the bay at the narrowest part of the entrance towards the high seas, and the zone of inspection extends three leagues more in the same direction.

Fourteenth Question. — Does the right of coöwnership exist between the Republics of El Salvador and Nicaragua in the non-littoral waters of the Gulf, and in those waters also, that are intermingled because of the existence of the respective zones of inspection in which those Republics exercise police power and the rights of national security and defense?

Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra answered that such right of co-ownership does exist, without prejudice, however, to the rights that belong to Honduras in those non-littoral waters; Judge Gutiérrez Navas answered in the negative.

Fifteenth Question. — Wherefore, as a consequence, and conformably with their internal laws and with international law, should there be excepted from the community of interest or coöwnership the league of maritime littoral that belongs to each of the States that surround the Gulf of Fonseca adjacent to the coasts of their mainlands and islands respectively, and in which they have exercised, and may exercise, their exclusive sovereignty?

Answered in the affirmative by Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez; and in the negative by Judge Gutiérrez Navas, on the ground that in the interior of closed gulfs or bays there is no littoral zone; Judge Bocanegra answered in the affirmative on the ground that the high parties litigant, having accepted the Gulf of Fonseca as a closed bay, the existence of the marine league of exclusive ownership becomes necessary, since the Gulf belongs to three nations instead of one.

Sixteenth Question. — Did the Government of Nicaragua, in granting the concessions contained in the Bryan-Chamorro Treaty for the establishment of a naval base, violate the right of coöwnership possessed by El Salvador in the Gulf of Fonseca?

Answered in the affirmative by Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra, and in the negative by Judge Gutiérrez Navas.

Seventeenth Question. — Does the establishment, in the Gulf of Fonseca, of a naval base, by reason of its nature and transcendental importance, compromise the security of El Salvador?

Answered in the affirmative by Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez, and in the negative by Judge Gutiérrez Navas. Judge Bocanegra answered in the affirmative, on the ground of the possible risk of aggression against the naval base on the part of other Powers with which the concessionary Power might in the future be at war.

Eighteenth Question. — Are the concessions for a naval base in the Gulf of Fonseca and the lease of Great Corn Island and Little Corn Island, that were granted by Nicaragua, and that placed certain waters and territory of Nicaragua under the laws and sovereignty of a foreign nation, acts that violate Article II of the General Treaty of Peace and Amity concluded at Washington by the Central American Republics?

Answered in the affirmative by Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez, and in the negative by Judge Gutiérrez Navas. Judge Bocanegra answered in the affirmative, but on the ground that the change here contemplated affects not only the State wherein it operates, but also the other countries signatory to the treaty referred to in the question.

Nineteenth Question. — Can it be legally declared that the Bryan-Chamorro Treaty violates primordial interests of El Salvador as a Central American State?

DECISIONS INVOLVING QUESTIONS OF INTERNATIONAL LAW 695

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered in the affirmative, in so far as relates to the aspirations consecrated by their respective political constitutions and the purview of Central American public law regarding the reconstruction of the old Federal Republic of the Center of America. Judge Gutiérrez Navas answered in the negative. Judge Bocanegra answered that such declaration may not properly be made, because it refers to interests pertaining to the future and possessed of a moral and political character, the judicial determination of which is impossible on the part of the Court at this time.

Twentieth Question. — Was the intervention and consent of the Republic of El Salvador necessary to the Government of Nicaragua in order that the latter might validly grant the concession for a naval base in the Gulf of Fonseca?

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered that the intervention and consent of the Government of El Salvador were necessary to the Government of Nicaragua for the concession of a naval base; Judge Gutiérrez Navas answered in the negative; and Judge Bocanegra answered that, in view of the fact that the question of nullity is not involved in this action, the word "validly" should be eliminated from the question and that, therefore, he eliminates the word from his answer, which is affirmative.

Twenty-first Question. — Has the Government of Nicaragua, by its conclusion of the Bryan-Chamorro Treaty, violated rights that belong to El Salvador by virtue of Article IX of the General Treaty of Peace and Amity above mentioned?

Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra answered in the affirmative, and Judge Gutiérrez Navas in the negative.

Twenty-second Question. — Is the defendant Government under the obligation, in conformity with the principles of international law, to reestablish and maintain the legal status that existed between El Salvador and Nicaragua prior to the conclusion of the Bryan-Chamorro Treaty respecting matters here at issue?

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered that in conformity with measures possible under that law, that Government is so obligated. Judge Gutiérrez Navas answered in the negative, on the ground that there has been no change in the legal status; and Judge Bocanegra answered that in his opinion the Nicaraguan Government is under the obligation to make such reparation as may be possible in conformity with the principles of international law.

Twenty-third Question. — Can the Court enjoin the Government of Nicaragua to abstain from fulfilling the Bryan-Chamorro Treaty, as prayed by the high party complainant?

Judges Medal, Oreamuno and Castro Ramírez answered in the negative, on the ground that one of the high parties signatory to the Bryan-Chamorro Treaty is not subject to the jurisdiction of the Court; Judges Gutiérrez Navas and Bocanegra answered in the negative.

Twenty-fourth Question. — Will the Court grant such other and further relief in this case as is asked for in the fourth prayer of the main complaint?

Judges Medal, Oreamuno, Castro Ramírez and Bocanegra answered in the negative, on the ground that no such further relief has been expressly prayed for and argued in the case. Judge Gutiérrez Navas answered in the negative.

WHEREFORE the Court declares:

First. — That it is competent to take cognizance of and decide the present case brought by the Government of the Republic of El Salvador against the Government of the Republic of Nicaragua.

Second. — That the exceptions interposed by the high party defendant must be denied.

Third. — That the Bryan-Chamorro Treaty of August fifth, nineteen hundred and fourteen, involving the concession of a naval base in the Gulf of Fonseca, constitutes a menace to the national security of El Salvador and violates her rights of coöwnership in the waters of said Gulf in the manner, and within the limitations, specified in the foregoing act recording the votes of the Court.

Fourth. — That said treaty violates Article II and IX of the Treaty of Peace and Amity concluded at Washington by the Central American States on the twentieth of December, nineteen hundred and seven.

Fifth. — That the Government of Nicaragua, by availing itself of measures possible under the authority of international law, is under the obligation to reestablish and maintain the legal status that existed prior to the Bryan-Chamorro Treaty between the litigant republics in so far as relates to matters considered in this action.

Sixth. — That the Court refrains from making any pronouncement with respect to the third prayer of the original complaint.

Seventh. — That, with respect to the fourth prayer of the original complaint, the Court takes no action.

ANGEL M. BOCANEGRA,
DANIEL GUTIÉRREZ N. (NAVAS),
MANUEL CASTRO RAMÍREZ,
NICOLÁS OREAMUNO,
SATURNINO MEDAL,
MANUEL ECHEVERRÍA,

Secretary.

It appears in conclusion: that, during the course of the present action, the Department of Foreign Relations of the Republic of Honduras brought to the attention of this Court a copy of a communication it had addressed, by way of protest and for the safeguarding of its rights, on the thirtieth of September of last year, to the Ministry of Foreign Relations of the Republic of El Salvador against the text of the Salvadorean complaint that alleges coöwnership in the Gulf of Fonseca; which communication went on to declare that the Government of Honduras has not recognized the status of coöwnership with El Salvador, nor with any other republic, in the waters belonging to it in the Gulf of Fonseca. That communication was, by resolution of the Court, transcribed and sent to the high parties litigant, and in due course replies were received, from their respective Foreign Offices.

Annex 147

Western Geophysical Company of America, *Final Field
Operation Report*, March-November 1977

Archives of the National Petroleum Company of Chile

2 0406 0015
000001

FINAL FIELD OPERATION REPORT

10 ABR 1978

MARINE SEISMIC REFLECTION SURVEY

FOR

EMPRESA NACIONAL DEL PETROLEO,
REPUBLIC OF CHILE, S. A.

BY

WESTERN GEOPHYSICAL COMPANY
OF AMERICA

2.04F. 015.

PARTY 79

MARCH - NOVEMBER, 1977

ARCHIVO TECNICO
DEPTO. EXPLORACIONES
ENAP - MAGALLANES

2 0406 0015
000002

TABLE OF CONTENTS

	Page
I. INTRODUCTION	1
II. GENERAL INFORMATION	1
A. Purpose of the Survey	
B. Location of program and dates worked	2
III. EQUIPMENT	4
A. Recording-energy source vessel	4
B. Instrumentation	4
1. Seismic	4
2. Magnetic	5
3. Gravity	5
4. Fathometers	6
C. Energy source	6
D. Cables	7
IV. CONDUCT OF THE SURVEY	8
V. OPERATIONAL PROBLEMS	9
VI. COMMENTS AND RECOMMENDATIONS	10
VII. CHRONOLOGY	11
VIII. STATISTICS	17
Appendix	18

2 0406 0015

000003

I. INTRODUCTION

WESTERN GEOPHYSICAL COMPANY OF AMERICA under contract to EMPRESA NACIONAL DEL PETROLEO of the REPUBLIC OF CHILE herein reports the field operation phase of a precision marine seismic survey. The specific objective of the survey was to acquire by modern geophysical techniques subsea data, leading to the delineation of geological structures favorable for the accumulation of hydrocarbons. The program envisioned was approximately 9200 kilometers of seismic lines located in eleven different zones that extended from Arica to Cape Horn.

WESTERN GEOPHYSICAL Field Party 79 was assigned to the project. Work began on the survey in March, 1977, and was concluded in November, 1977.

II. GENERAL INFORMATION

A. PURPOSE OF THE PROJECT

The purpose of the survey was to acquire geophysical data by the latest "state of the art" techniques. This was accomplished by utilizing the reflection method of data acquisition, the gravity meter, and the magnetometer. Each complement the other and in the final analysis a comprehensive seismic interpretation is made possible.

2 0406 0015
000004

B. LOCATION OF PROGRAM AND DATES WORKED

1. Zone I Arica - Antofagasta
10 July 1977 - 14 July 1977
2. Zone II
3. Zone III Valparaiso - Constitucion
24 June 1977 - 2 July 1977
4. Zone IV Constitucion - Valdivia
29 May 1977 - 24 June 1977
5. Zone V Valdivia - Punta Puga
17 May 1977 - 19 May 1977
6. Zone VI Punta Puga - Isla Guafo
18 April 1977 - 17 May 1977
7. Zone VII
8. Zone VIII Isla Guafo - Golfo de Penas
13 March 1977 - 18 April 1977
9. Zone IV Golfo de Penas - Bahia Cook
25 September - 2 October 1977

2 0406 0015
000005

10. Zone X

Bahia Cook - Cabo de Hornos

2 October 1977 - 18 October 1977

11. Zone XI

Seno Otway and Skyring,
Fitzroy Channel, Straits of
Magellan, and Bahia Inutil

2 August 1977 - 20 September 1977

27 October 1977 - 31 October 1977

Annex 148

Voluntary Declaration by Mr. Bernardo Ventocilla
Espada (mechanic of the *Jessica*), 31 July 1984

Archives of the Chilean Navy

DECLARACION VOLUNTARIA DEL MOTORISTA DE LA
L/M "JESSICA"

En Arica, a 31 días del mes de Julio de 1984, el Motorista de la L/M "JESSICA", Sr. Bernardo VENTUCILLA Espada, Título Nº 7153, otorgado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, domiciliado en Domingo Mandamiento Nº 810 Huacho, quien trabaja actualmente para el Sr. Blas Changena, dueño de la embarcación "JESSICA", voluntariamente y sin presión de ninguna especie, viene en declarar lo siguiente :

Que el día 31 de Julio de 1984, aproximadamente a las 13.00 horas, hora peruana, zarparon desde la Caleta Vila Vila, con el objeto de trabajar en faenas de pesca cerca del Límite Político Internacional Chileno y en circunstancias inexplicables se pasaron del límite a aguas chilenas y en momentos que buscaban la pesca, fueron sorprendidos por una Lancha Patrullera de la Armada de Chile la que les indicó que se encontraban en aguas territoriales chilenas, lo cual reconozco que es verdad, procediendo a tomar rumbo al puerto de Arica de acuerdo a instrucciones impartidas por dicha Lancha Patrullera.

Que la única razón por la cual ingresaron a aguas chilenas, es debido a que hace unos 15 ó 20 días que la pesca está mala en aguas peruanas.

Que desde hace 15 años que se desempeña como Motorista y es esta la primera vez que pasa a aguas chilenas.


BERNARDO VENTUCILLA ESPADA

VOLUNTARY DECLARATION OF THE MECHANIC OF L/M. "JESSICA"

In Arica, on 31 July 1984, the mechanic of L/M "JESSICA", Mr. Bernardo VENTOCILLA Espada, Title No. 7153 granted by the Directorate-General of Captaincies and Coastguard of Peru, domiciled in Domingo Mandamiento No. 810 Huacho, who currently works for Mr. Blas Changana, owner of vessel "JESSICA", voluntarily and without pressure of any kind hereby declares as follows:

That on 31 July 1984, at approximately 13:00 Peruvian time, they set sail from Caleta Vila Vila to carry out fishing activities near the Chilean International Political Boundary and that, inexplicably, they crossed the boundary into Chilean waters and, when looking for fish, they were apprehended by a Patrol Boat of the Navy of Chile, which indicated that they were in Chilean territorial waters, which I acknowledge is true, and they proceeded to set course to the port of Arica in accordance with instructions given by the said Patrol Boat.

[...]

[signed]

BERNARDO VENTOCILLA ESPADA

Annex 149

Voluntary Declaration by Mr. Leoncio Rodríguez
Mori (Captain of the *Nicolas*), 31 July 1984

Archives of the Chilean Navy

DECLARACION VOLUNTARIA DEL PATRON DE
LA L/M "NICOLAS"

FOTOCOPIADA

En Arica, a 31 días del mes de Julio de 1984, el Patrón de Pesca Local, Título P-0438, otorgado por el Ministerio de Marina, Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, Dn. Leoncio RODRIGUEZ Mori, domiciliado en Calle Iquitos Nº 592 Mollendo, quien trabaja actualmente para la pesquera "NISOSIS", con puerto base en Mollendo, voluntariamente y sin presión de ninguna especie, viene en declarar lo siguiente :

Que el día 31 de Julio de 1984, zarparon desde la Caleta de Vila Vila al Límite Chileno Peruano, con el objeto de buscar pesca en el sector y posteriormente sobrepasaron este límite al Sur chileno buscando pesca.

Que mi dotación está compuesta de 14 tripulantes incluido yo como Patrón.

Que mientras buscaban pesca en el sector mencionado, fueron sorprendidos por una Lancha Patrullera de la Armada de Chile, la cual nos indicó que estábamos en aguas chilenas, procediendo a pasar a la embarcación a 2 funcionarios, los cuales informaron que debíamos tomar rumbo al puerto de Arica. Al momento de ser sorprendidos por la Patrullera no teníamos pesca en nuestra bodega.

Que la única razón por la cual vinimos a pescar a aguas chilenas, es por la escasez de pesca en aguas peruanas.

Que a la fecha cuento con 15 años de pescador y es esta la primera vez que peca a aguas chilenas.


LEONCIO RODRIGUEZ MORI

VOLUNTARY DECLARATION OF THE CAPTAIN OF L/M. "NICOLAS"

In Arica, on 31 July 1984, Local Fishing Captain Mr. Leoncio RODRIGUEZ Mori, Title P-0438, granted by the Ministry of Navy, Directorate General of Captaincies and Coastguard of Peru, domiciled in Calle Iquitos No. 592 Mollendo, who currently works for fishing company "NISOSIS", based in the port of Mollendo, voluntarily and without pressure of any kind, hereby declares as follows:

That on 31 July 1984, they set sail from Caleta Vila Vila to the Peru-Chile Boundary for the purpose of looking for fish in the area and subsequently crossed this boundary to the Chilean South looking for fish.

That my crew consisted of 14 members including myself as Captain.

That while looking for fish in the abovementioned area, [we] were apprehended by a Patrol Boat of the Navy of Chile, which stated that we were in Chilean waters, and proceeded to hand over the vessel to two civil servants, who indicated that we had to set course for the port of Arica. At the time of being apprehended by the Patrol Boat, we had no fish in our hold.

The only reason that we came to Chilean waters to fish is the scarcity of fish in Peruvian waters.

That to date he has been a fisherman for 15 years and that this is the first time that he has crossed into Chilean waters.

[signed]

LEONCIO RODRIGUEZ MORI

Annex 150

Voluntary Declaration by Mr. Esteban Sacatuma Escalante
(mechanic of the *Pocoma I*), 30 August 1984

Archives of the Chilean Navy

DECLARACION VOLUNTARIA DEL MOTORISTA
DE LA L/M. "POCOMA I".


En Arica, a 30 días del mes de Agosto de 1984, el Motorista de la L/M. POCOMA I., Sr. Esteban SACATUMA Escalante, Sin Matrícula de pescador, pues se embarcó en la nave a petición del dueño de la nave para reemplazar momentaneamente al Motorista titular, domiciliado en Calle Jerón Callao Nº 679 Ilo, quien trabaja para el Armador Pesquero Eduardo CABALLERO Herrera, voluntariamente y sin presión de ninguna especie, viene en declarar lo siguiente :

Que el día 29 de Agosto de 1984, aproximadamente a las 15,00 horas, hora peruana, zarparon desde Caleta Vila Vila, con destino al límite político internacional chileno, con el propósito de efectuar faenas de pesca en dicho sector.

Que el se encontraba trabajando en la Máquina, y al subir a cubierta a avisarle al Patrón que quedaba poco petróleo, se dió cuenta que estaban en aguas chilenas, y a los pocos momentos llegó una Lancha Patrullera de la Armada de Chile, la cual les indicó que se encontraban en aguas chilenas y fueron abordados por 2 funcionarios, los que dieron la orden de tomar rumbo al puerto de Arica.

Que no se explica como el Patrón sobrepasó el límite, pues el Armador de la nave dió claras instrucciones de no pasar a aguas chilenas.

Que es la primera vez que se embarca en una nave de este tipo, y también la primera vez que pasa a aguas territoriales chilenas.-


ESTEBAN SACATUMA ESCALANTE

VOLUNTARY DECLARATION OF THE MECHANIC OF L/M. "POCOMA I".

In Arica, on 30 August 1984, the mechanic of L/M POCOMA I., Mr. Esteban SACATUMA Escalante, Without fishing Registration, who went onboard the vessel at the request of the owner of the vessel in order to replace momentarily the incumbent Mechanic, domiciled in Calle Jerón Callao No. 679 Ilo, who works for Fishing Shipowner Eduardo CABALLERO Herrera, voluntarily and without pressure of any kind, hereby declares as follows:

That on 29 August 1984, at approximately 15.00, Peruvian time, they set sail from Caleta Vila Vila to the Chilean international political boundary, for the purpose of carrying out fishing activities in this area.

That he was working on the Machine and, upon going up on deck to inform the Captain that there was little petrol remaining, he noticed that they were in Chilean waters, and shortly thereafter a Patrol boat of the Navy of Chile came, and advised that they were in Chilean waters and they were boarded by two civil servants, who ordered them to set course for the port of Arica.

That it is not clear how the Captain went beyond the boundary, because the Shipowner gave clear instructions not to cross into Chilean waters.

That this is the first time that he has been onboard a vessel of this type and also that this is the first time that he has entered into Chilean territorial waters.-

[signed]

ESTEBAN SACATUMA ESCALANTE

Annex 151

Voluntary Declaration by Mr. Bernardo Ventocilla
Espada (mechanic of the *Jessica*), 30 August 1984

Archives of the Chilean Navy

DECLARACION VOLUNTARIA DEL MOTORISTA DE LA
L/M. "JESSICA"

En Arica, a 30 días del mes de Agosto de 1984, el Motorista de la L/M. "JESSICA", Sr. Bernardo VENTOCILLA Espada, Título Nº 7153, otorgado por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, domiciliado en Domingo Mandamiento Nº 810 Huacho, quien trabaja actualmente para el Sr. Blas Changana, dueño de la embarcación, voluntariamente y sin presión de ninguna especie, viene en declarar lo siguiente :

Que el día 29 de Agosto de 1984, aproximadamente a las 15.00 horas zarparon desde la caleta de Vila Vila con destino a trabajar en faenas de pesca en las cercanías del límite chileno peruano, en donde llegaron como a las 20.00 horas procediendo a realizar faenas de pesca en el sector, que aproximadamente a las 2350 horas, falló un inyector el cual impidió el funcionamiento de motor, quedando en consecuencia al garete en el lugar y con la red en el agua.

Que a las 06.08 horas, fuimos encontrados por una lancha patrullera chilena, la que nos manifestó que nos encontrabamos en aguas chilenas y quedabamos detenidos, el patrón les comunicó que existia falla de máquinas, procediendo otra lancha patrullera a pasarnos un remolque y trasladarnos al puerto de Arica.

Se hace presente, que el declarante es reincidente ya que es la segunda vez que es detenido por encontrarse en aguas chilenas.


BERNARDO VENTOCILLA ESPADA

VOLUNTARY DECLARATION OF THE MECHANIC OF L/M. "JESSICA"

In Arica, on 30 August 1984, the mechanic of L/M. "JESSICA", Mr. Bernardo VENTOCILLA Espada, Title No. 7153 granted by the Directorate-General of Captaincies and Coastguard of Peru, domiciled in Domingo Mandamiento No. 810 Huacho, who currently works for Mr. Blas Changana, owner of the vessel, voluntarily and without pressure of any kind hereby declares as follows:

That on 29 August 1984, at approximately 15:00, they set sail from cove Vila Vila to carry out fishing activities in the vicinity of the Chile-Peru boundary, where they arrived at around 20:00 and proceeded to carry out fishing activities in the area, [and] that at approximately 23:50 an injector failed, which prevented the engine from functioning, leaving the vessel drifting in place and with its net in the water.

That at 06:00, we were found by a Chilean patrol boat, which stated that we were in Chilean waters and detained us; the captain informed them that the engine failed, and another patrol boat proceeded to tow us to the port of Arica.

It is hereby recalled that the deponent is a recidivist, as this is the second time that he is detained for being in Chilean waters.

[*signed*]

BERNARDO VENTOCILLA ESPADA

Annex 152

Woods Hole Oceanographic Institution, Upper Oceans Processes,
Technical Report 04-01, “Stratus Ocean Reference Station
(20°S, 85°W), Mooring Recovery and Deployment Cruise, R/V
Revelle Cruise Dana 03, November 10-November 26, 2003”

Archives of the Hydrographic and Oceanographic Service of the Chilean Navy

Stratus Ocean Reference Station (20°S, 85°W)

Mooring Recovery and Deployment Cruise
R/V *Revelle* Cruise Dana 03
November 10 - November 26, 2003

By

Lara Hutto¹
Robert Weller²
Jeff Lord¹
Jason Smith¹
Jim Ryder³
Nan Galbraith³
Chris Fairall³
Scott Stahn³
Juan Carlos Andueza⁴
Jason Tomlinson⁵



Upper Ocean Processes Group
Woods Hole Oceanographic Institution
Woods Hole, Massachusetts 02543
UOP Technical Report 04-01

¹ Woods Hole Oceanographic Institution

² NOAA Environmental Technology Laboratory

³ NOAA Pacific Marine Environmental Laboratory

⁴ Chilean Navy Hydrographic and Oceanographic Service

⁵ Texas A&M University

I. PROJECT BACKGROUND AND PURPOSE

The primary purposes of this cruise were to recover and then deploy a new well-instrumented surface mooring under the stratocumulus clouds found off Chile and Peru, to make shipboard meteorological and air-sea flux observations to document and establish the accuracy of the moored meteorological observations, and to observe the oceanic and atmospheric variability in the stratus deck region.

The mooring at 20°S, 85°W was first deployed in October 2000 as a component of the Enhanced Monitoring element of the Eastern Pacific Investigation of Climate (EPIC) program and was called Stratus 1. That buoy was recovered and a new buoy (Stratus 2) deployed in October 2001. In October 2002, Stratus 2 was recovered and Stratus 3 was deployed. Stratus 3 was recovered and Stratus 4 deployed during the cruise in November 2003 and operations are documented in this report.

Stratus 4 marks the first deployment supported by NOAA's Climate Observation Program. The Stratus site has been designated an Ocean Reference Station and a Surface Flux Reference Site. The objectives of maintaining a long term surface mooring at the Stratus site are to obtain high quality in-situ time series of surface meteorology, air-sea fluxes, upper ocean temperature, salinity, and velocity variability. This region is of critical importance to climate predictability and science and has previously been poorly sampled and not well replicated in climate models. The instrumentation deployed at the site is designed to observe the air-sea exchanges of heat, freshwater, and momentum, to observe the temporal evolution of sea surface temperature and of the vertical structure of the upper 500 m of the ocean, and to document and quantify the local coupling of the atmosphere and ocean in this region. Air-sea coupling under the stratus clouds is not well understood, and numerical models show broad scale sensitivity over the Pacific to cloud and air-sea interaction parameterization in this region.

Telemetered meteorological data is not inserted on the GTS (Global Telecommunication System) for routine ingestion in numerical weather models; rather, it is made available by FTP from WHOI to provide an independent data set to evaluate operational model performance in the stratus deck region. After recovery, high sampling rate (up to 1 minute rate), internally recorded data are processed, and the calibrated meteorological, air-sea flux, and oceanographic data are made available for validation and improvement of models and remote sensing methods, to support development of improved air-sea flux fields, and to support various climate research activities.

The Stratus moorings carry two redundant sets of meteorological sensors and the mooring line carries a set of oceanographic instruments (Table 1). Acoustic rain gauges placed on the Stratus 3 mooring were provided by Jeff Nystuen of the University of Washington Applied Physics Laboratory.

2. SHOA Report

The DART (Deep-Ocean Assessment and Reporting of Tsunami) Project was created in order to efficiently and quickly confirm the generation of a potentially destructive tsunami, as well as to support the ongoing effort to develop and implement an early detection capability and real-time report of tsunamis in the deep ocean. This project was created as part of the National Tsunami Hazard Mitigation Program (NTHMP) of the United States.

The Hydrographic and Oceanographic Service of the Navy of Chile, in charge of the National Seaquake Warning System of Chile (SNAM), is making an effort to improve its capabilities to comply with responsibilities assigned by law; therefore as of November 2003, it will have installed a DART system off the north coast of Chile, near Iquique.

The DART system is composed of two main units, a bottom-pressure sensor and a transmitter buoy on the surface. The bottom-pressure measuring sensor is installed on the ocean floor, and it is capable of detecting tsunamis of minimal magnitude (1 cm).

The buoy, installed on the ocean's surface establishes real-time communication with the GOES satellite. The system has two ways of reporting the information, one standard system and one warning system. The standard is the normal way of working by which four assessments of the ocean level, averaged every 15 minutes, are received every hour. When the internal software detects the generation of an event, a variation of more than 4 cm, the system stops the standard mode of operation and switches to the warning mode. While in warning mode, it submits average assessments every 15 seconds; these are forwarded for a few minutes during the first messages, then following are one-minute average messages for at least three hours if no other event is detected.



Figure 25. DART Buoy After Deployment.

When the bottom pressure sensor perceives any significant variation in the sea level, it transmits the data to the surface buoy through an acoustic link; the buoy then forwards the data to the GOES satellite, which sends the information to the earth stations; these demodulate the signal for immediate release to the Tsunami Warning Centers of the International Tsunami Warning System. The DART system has been designed to function for at least two years without maintenance.



Figure 26. Bottom Pressure Sensor Platform.

On November 23, 2003, PMEL, NDBC, and SHOA staff initiated the preparation work for the installation of the buoy. The work started by anchoring the surface buoy, which was tied on the starboard, on the ship's deck. Once the buoy was in the ocean its gear was deployed. First, a 7/16" steel covered cable was dropped, then nylon cable followed, to achieve an approximate depth of 4284 m; these were tied to 6850 kg of dead weight.

Once the anchoring of the buoy was finished by dropping the dead weight, at approximately 14:00, the preparation work for the anchoring of the bottom-pressure sensor (BPR) started.

The work followed a certain order, starting with the high depth glass spheres that will allow the recovery of the instrument; these were connected to nylon and finally to a 50 m nylon rope that is then tied to the BPR, which contains dead weight in its base. Once the mooring was checked, the BPR anchoring maneuver started, and was completed at 15:18.

The DART system's technology will allow the National Sequake Warning System to improve its capability to evaluate and disseminate warnings in an efficient and timely manner and will avoid false alarms and possible losses as a consequence.

The anchoring of this first DART buoy in Chile (19°40.31'S,074°50.29'W) and in South America, is a big step towards mitigation efforts against tsunamigenic events in close and long range sites. This is not only a great contribution to the Chilean coastal communities,

Annex 153

“Guidelines for Entering to Peruvian Waters
published by Inchcape Fishing Services”

Website of the Inchcape Fishing Services available at www.iss-shipping.com

Guideline for Entering to Peruvian Waters

Reporting:

Please note below detailed the current regulations issued by the Peruvian Coastguard, regarding the radio reports that you **MUST** send (compulsory) , during your transit in the peruvian waters (entering and transit between peruvian ports). **These reports must be sent to the following E-Mail Address: Costera.Callao@dicapi.mil.pe copying to Dicapi.TraficoMaritimo@dicapi.mil.pe and copying to our E-Mail address: operationsperu@iss-shipping.com in case the E-Mail address is not available you should try with telex number: 36 26042 (Callao Radio) and copy to our Telex Number 36 26149 (Inchcape Shipping Services Callao).**

You must obtain an answer back or any message answering they did received your reports (as a proof which will not accept any objection.)

This message either E-Mail answer either Telex will be presented to the Peruvian Authorities at arrival, but you must keep always the original in a safe place.

Also note that the non-fulfillment of said regulations will be fined up to US\$ 10,000.00

Please report "epw" when coming south bound at 03 grades 25'S and 18 grades 20'S when coming northbound.

Note that any stoppage at sea must be reported using "dr" report as explained in item 5.

1.- ***Upon entering peruvian waters - "epw"***

shiprep / epw / vessel name / call sign / flag / date and hour / last port of call / latitude and longitude / course / speed / next port of call / eta / agency name

2.- ***Position reports at 08:00 and 20:00 hrs -"pr"***

Shiprep / pr / vessel name / call sign / flag
/date and hour / latitude and longitude / course / speed / next port of call / eta

3. ***Final report 1 hour before arrival to port -"fr"***

Shiprep / fr / vessel name/ call sign / flag / date and hour/latitude and longitude / course / speed / next port of call / eta

4. ***Departing from Peruvian Waters- DPW***

The report of departing peruvian waters dpw has been replaced by the navigation plan "structure sailing plan report" which will be handed to you for your signature and stamped before sailing.

5. ***Change of Route or Stoppages***

Report of change of route or any stoppages at sea (dr) to be transmitted in case of correction to of one report or navigation plan.

Shiprep / dr / vessel / call sign / flag / date and hour of the fact / latitude and longitude / true course / speed / next port of call / eta / sea route / representative agency name / reason for changing course / stoppages at sea.

Peruvian radio stations:

Paíta Radio
Fax: (5174) 612723
VHF: Channels 12 & 16

Callao Radio
E-Mail: Dicapi.TraficoMaritimo@dicapi.mil.pe
Fax: (511) 429-1547
Telex: 3626042
VHF: Channels 16, 14 & 26

Mollendo Radio
Telex: 3659655
Fax: (5154) 344883
VHF: Channels 16 & 14

Very Important

In case you are unable to establish contact by Telex with Callao Radio, please let us know immediately and state facts in your radio log book, deck log book, also note that a letter of protest must be presented to the port captain in the first Peruvian port of call.

Please be sure to get answer back to E-Mail or Telex sent to Callao Radio as a unique proof of transmission, otherwise inform us immediately.

Solas

All local regulations regarding ships safety and marine pollution are based in solas / marpol conventions

according to their marpol upgrading regulations program the Peruvian maritime authority has adopted imo a.774 resolution becoming compulsory its correspondents guidelines for all vessels entering to Peruvian waters, that we are briefing as follows :

Ballast

Annex 154

Emails from Foreign Vessels to Peru's Directorate-General of Captaincies and Coastguard reporting entry into or departure from Peru's maritime dominion pursuant to the System on Information of Position and Security in the Maritime Dominion of Peru (SISPER)

**Emails from Foreign Vessels forwarded by Shipping Agencies
to the Ministry of Foreign Affairs of Chile**

**RECENT EXAMPLES OF REPORTING BY COMMERCIAL VESSELS
TO THE PERUVIAN NAVAL AUTHORITIES UPON ENTRY INTO OR
EXIT FROM PERU'S MARITIME DOMINION**

**1. Reporting upon entry into or exit from the Peruvian maritime dominion
at the boundary with Chile within 200M from the Chilean coast**

1. Guanaco, Spain, Reporting on 23/12/2005

GUANACO – 23/12/2005

AC ECCS.23049

XU 360

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC alecaros@cosmos.com.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200512230005

SB Guanaco Entering Peruvian Waters

Estimados Sres, :

Adjunto Informe de Entrada en aguas territoriales.

"E.P.W"

Shiprep / epw / GUANACO / ECCS / SPANISH / 20.12.05 - 20.20 /

VENTANAS (CHILE) / 18º-21,0 S - 071º-53,5 W / 307º / 14,5 /

CALLAO / 24.12.05 - 09.00 //

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

2. Guanaco, Spain, Reporting on 12/01/2006

GUANACO – 12/01/2006

AC ECCS.23800

XU 423

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

CC chimbote@cosmos.com.pe

CC operchimbote@cosmos.com.pe

CC pisco@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200601121538

SB Guanaco - Entering Peruvian Waters

Estimados Sres, :

Adjunto Informe de Entrada en aguas territoriales.

"E.P.W."

Shiprep / epw / GUANACO / EDDS / SPANISH / 12.01.06 - 10.15 /

MICHILLA (CHILE) / 18º-20.0 S - 073º-00.0 W / 337º / 16.0 /

CHIMBOTE / 14.01.05 - 08.00 //

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

3. Guanaco, Spain, Reporting on 19/09/2006

GUANACO – 19/09/2006

AC ECCS.32595

XU 11882

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

CC mollendo@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200609191211

SB Guanaco - Reporting System

Dear Sirs, good morning

Please find attached "EPW" report.

Best regards, Master

Federico Echaburu M.

SIHPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 19.09.06 - 06.36 / MEJILLONES /

I: 18º-20,0 S L:072º-00,0 W / 354º / 13,2 / MATARANI / 19.09.06 - 13.00 LT / COSMOS AGENCIA

MARITIMA S.A.C. //

4. Guanaco, Spain, Reporting on 26/10/2006

GUANACO – 26/10/2006

AC ECCS.33655

XU 11882

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

CC mollendo@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200610260056

SB Guanaco - Reporting System

Dear Sirs, good morning

Please find attached "EPW" report.

Best regards, Master

Federico Echaburu M.

SIHPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 23.10.06 - 12.18 / QUINTERO /

I: 18º-20,0 S L:072º-00,0 W / 349º / 13,0 / MATARANI / 26.10.06 - 13.00 LT / COSMOS AGENCIA
MARITIMA S.A.C. //

5. Cabo Virgenes, Chile, Reporting on 03/04/2007

CABO VIRGENES – 03/04/2007

AC CBCV.49368
XU 205
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
FM CBCV
DT 200704022354
SB SHIPREP DPW 02/1900 LT
SHIPREP DPW
A.-SHIPREP DPW
B.-CABO VIRGENES/CBCV/CHILEAN
C.-021900 LT
D.-BAYOVAR
E.-1820S/07700W
H.-IQUIQUE 030700 LT
BREGARDS,
MASTER

AC CBCV.49372
XU 252
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
FM CBCV
DT 200704030004
SB Fwd: SHIPREP DPW 02/1900 LT - UPDATED
RECTIFICACION LAT Y LONG

>SHIPREP DPW
>
>A.-SHIPREP DPW
>B.-CABO VIRGENES/CBCV/CHILEAN
>C.-021900 LT
>D.-BAYOVAR
>E.-1820S/07217W
>H.-IQUIQUE 030700 LT
>
>BREGARDS,
>MASTER

6. Guanaco, Spain, Reporting on 10/04/2007

GUANACO – 10/04/2007

AC ECCS.39279

XU 11865

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200704100128

SB Guanaco - Entering Peruvian Waters Reporting

Estimados Sres.,

Adjunto "SHIPREP - E.P.W.".

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

SHIPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 09.04.07 - 22.00 / IQUIQUE /

I: 18º-20,0 S L:070º-14,0 W / 313º / 14,5 / CALLAO / 11.04.07 - 09.00 LT / COSMOS.//

7. Guanaco, Spain, Reporting on 07/07/2007

GUANACO – 07/07/2007

AC ECCS.42784

XU 11941

TO costera.callao@dicapi.mil.pe

TO dicatramar@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

CC mollendo@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200707071248

SB Guanaco - Entering Peruvian Waters Reporting

Estimados Sres.,

Adjunto "SHIPREP - E.P.W.".

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

SHIPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 07.07.07 - 07.50 / BARQUITO /

I: 18º-20,0 S L:071º-51,0 W / 348º / 14,2 / MATARANI / 07.07.07 - 14.00 LT / COSMOS.//

8. Guanaco, Spain, Reporting on 11/07/2007

GUANACO - 11/07/2007

AC ECCS.42934

XU 11921

TO costera.callao@dicapi.mil.pe

TO dicatramar@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200707110438

SB Guanaco - Entering Peruvian Waters Reporting

Estimados Sres.,

Adjunto "SHIPREP - E.P.W.".

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

SHIPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 07.07.07 - 07.50 / IQUIQUE /

I: 18º-20,0 S L:072º-14,0 W / 313º / 14,0 / CALLAO / 12.07.07 - 15.00 LT / COSMOS.//

9. Guanaco, Spain, Reporting on 01/10/2007

GUANACO – 01/10/2007

AC ECCS.45612

XU 11955

TO dicatramar@dicapi.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC mollendo@cosmos.com.pe

CC sqes@humboldt.cl

CC flopez@humboldt.cl

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

FM ECCS

DT 200710010016

SB Fwd: Guanaco - Entering Peruvian Waters Reporting

Estimados Sres.,

Adjunto "SHIPREP - E.P.W."

Atentos saludos, Capitan

Enrique Piera LL

SIHPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 01.10.07 - 14:30 lt (GMT +4) / MEJILLONES /

l: 18º 21,0 S L:071º-47,0 W / 345º / 14,9 / MATARANI / 01.10.07 - 08.00 LT (GMT +3)/ COSMOS.

10. Tatio, Chile, Reporting on 14/11/2007

AC CBTT.16831

XU 407

TO costera.mollendo@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

CC tramp@tramarsa.com.pe

CC mzarate@tramarsa.com.pe

FM master.CBTT

DT 200711141141

SB TATIO / CBTT SHIPREP DPW

FROM. TATIO / CBTT

SHIPREP DPW

A.- TATIO / CBTT / CHILENA

B.- 14 0'308 LT

C.- 18 21 S 073 42 W

D.- 138

E.- 12.5

F.- TOCOPILLA / CHILE

ATENTAMENTE,

CAPITAN

11. Guanaco, Spain, Reporting on 21/11/2007

GUANACO 21/11/2007

AC ECCS.47153

XU 11938

TO costera.mollendo@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

CC mollendo@cosmos.com.pe

FM ECCS

DT 200711211223

SB Guanaco - "EPW"

Estimados Sres., nbuenosdias

Adjunto "EPW" Informe de Entrada en Aguas Territoriales Peruanas.

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

SHIPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 21.11.07 - 07.31 / QUINTERO /

I: 18º-21,0 S L:072º-08,0 W / 359º / 14,0 / MATARANI / 21.11.07 - 13.30 LT / COSMOS.//

12. Elqui, Marshall Islands, Reporting on 26/11/2007

Message Accepted by Globe Wireless at 26.Nov.07 09:41:16 UTC

Date: 26.Nov.07 09:31:43 UTC

From: V7CR8

To: Perurep Mail4 Paita <costera.paita@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail3 <costera.mollendo@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail2 <dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail 1 <costera.callao@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail <dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe>

cc: Perurep Telex1 <03656695.tlx@globeemail.com>

cc: Perurep Telex <03626042.tlx@globeemail.com>

cc: Perurep Fax3 Paita <0051744611670.fax@globeemail.com>

cc: Perurep Fax2 <005154534383.fax@globeemail.com>

cc: Perurep Fax1 <005114299798.fax@globeemail.com>

cc: Perurep Fax <005114291547.fax@globeemail.com>

Priority: Normal

Subject: ELQUI - EPW

SHIPREP

A/EPW

B/ELQUI/V7CR8/MARSHALL ISLANDS

C/260425

D/MEJILLONES

E/1821S/07127W

F/001

G/17

H/ILO

I/260800

J/1821S 07127W/1740S 07127W/1738S 07122W

K/CONSORCIO NAVIERO PERUANO.LIMA.PERU.

13. Mexico, Germany, Reporting on 30/11/2007

DUT.012 Page 1 UTC Time: 07-11-30 00:00:08

TO: rpineda@tramarsa.com.pe; costera.paita@dicapi.mil.pe; dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe; dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe; costera.callao@dicapi.mil.pe;
costera.mollendo@dicapi.mil.pe
A/SHIPREP/DPW
B/CSAV MEXICO/DPKZ/GERMAN
C/291905
E/1821S 07214W
H/IQUIQUE, CHILE

DUT.012

14. Sao Paulo, Liberia, Reporting on 15/12/2007

Master

From: "Master" <master.ankeritscher@transeste.stratosone.com>
To: "CALLAO Shiprep III" <dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe>
Cc: "Callao shiprep Policia" <dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe>; "Callao mollendo" <costera.mollendo@dicapi.mil.pe>; "Callao Paita" <costera.paita@dicapi.mil.pe>; "CALLAO Agency" <webmaster@tramarsa.com.pe>; "Callao Navy 2" <costera.callao@dicapi.mil.pe>
Sent: 15 December 2007 03:41
Subject: MV CSAV Sao Paulo - DPW

TO: Director General De Capitanias y Guardacostas, Callao, Peru
FM: Master MV CSAV Sao Paulo, A8FA4

SHIPREP / DPW / CSAV SAO PAULO / A8FA4 / LIBERIAN / 150500 / 1821S / 07226W / IQUIQUE /

MASTER

15. Elqui, Mashall Islands, Reporting on 31/01/2008

Message Accepted by Globe Wireless at 31.Jan.08 11:03:36 3.75 Kbits

Date: 31.Jan.08 11:02:26

From: V7CR8

To: Perurep Mail <dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail 1 <costera.callao@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail2 <dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe>

cc: ILO Agent 1 <iлоoperations@tramarsa.com.pe>

cc: ILO Agent 2 <ramirriel@tramarsa.com.pe>

cc: Tramarsa/Agency Department <husbanding.cll@tramarsa.com.pe>

Priority: Normal

Subject: ELQUI - EPW

SHIPREP

A/EPW

B/ELQUI/V7CR8/MARSHALL ISLANDS

C/310556

D/MEJILLONES

E/1821S/07122W

F/353

G/19

H/ILO

I/310830

J/1821S 07122W/1740S 07127W/1738S 07122W

K/CONSORCIO NAVIERO PERUANO.LIMA.PERU.

16. Mexico, Germany, Reporting on 19/02/2008

OUT.164 Page 1 UTC Time: 08-02-18 08:02:36

TO: no:ceda@tramaransa.com, no:costera.baiba@dicapi.mil, no:dicapi.khaiico@no:
tino@dicapi.mil, no:dicapi.policiamaritima@dicapi.mil, no:costera.callao@:
capi.mil, no:
costera.mallenda@dicapi.mil, no:
A/SHIPREP/EPW
B/CBAM MEXICO/DPKZ/GERMAN
C/190300
E/1821S 07214W
H/IQUIQUE, CHILE

OUT.164

17. Fortuna, Marshall Islands, Reporting on 23/02/2008

Message Accepted by Globe Wireless at 23/02/2008 06:41:00 UTC

Date: 23/02/2008 06:39:05 UTC

From: V7HE6

To: SHIPREP3 <dicapi.traficomaritimo@DICAPI.MIL.PE>

To: SHIPREP4 <dicapi.policiamaritima@DICAPI.MIL.PE>

cc: CCNT Jorge Hurtado <jhurtado@agunsa.com.pe>

Priority: Normal

Subject: EPW report

SHIPREP/EPW/CCNT Fortuna/V7HE6/Marshall
Island/230145R/Iquique/1820S/07220W/313/17/Callao/
240700R/0446S/08129W/0600S/08115W/Agencias Universales

Best regards

Master

18. Guanaco, Spain, Reporting on 29/04/2008***GUANACO – 29/04/2008***

AC ECCS.52561

XU 13994

TO dicapolimar@marina.mil.pe

TO dicatramar@dicapi.mil.pe

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC ilo@cosmos.com.pe

CC jboado@cosmos.com.pe

CC jsecada@cosmos.com.pe

FM master.ECCS

DT 200804291049

SB Guanaco - Entering Peruvian Waters (E.P.W.)

Estimados Sres., buenos días

Adjunto Informe sobre entrada en aguas territoriales Peruanas, (E.P.W)

Atentos saludos, Capitan

Federico Echaburu M.

SHIPREP / EPW / GUANACO / ECCS / ESPAÑOLA / 29.04.08 - 07.00 / MEJILLONES /
I: 18º-21,0 S L:071º-22,0 W / 349º / 14,3 / ILO / 29.04.08 - 10.30 LT / COSMOS.//

19. Alpaca, Chile, Reporting on 19/07/2008

ALPACA – 19/07/2008

AC CBAP.8314

XU 362

TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC mseminario@tramarsa.com.pe

CC tramp@tramarsa.com.pe

FM master.CBAP

DT 200807192042

SB SREP EPW

SHIPREP/EPW

ALPACA / CBAP / CHILENA / 190536 / CALDERA / 1821S / 07350W / 321 / 13 /

CALLAO / 201600 / 2702S / 07052W / 2657S / 07056W / 2204S / 07035W / 1821S /

07350W / 1500S / 07640W / 1205S / 07718W / TRAMARSA

ATTE

CMS

CAPITAN

20. Copihue, Chile, Reporting on 12/09/2010***COPIHUE – 12/09/2010***

AC CBCP.34908

XU 480

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC mmamani@moceano.com

CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe

CC dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

CC jloayza@moceano.com

BC "=?iso-8859-1?q?jes=fas_guti=e9rrez?="

FM master.CBCP

DT 201009121822

SB SIPREP EPW

SIPREP / 12.SEP.2010

A. EPW

B. COPIHUE / CBCP / CHILE

C. 121322 LT

D. MEJILLONES - CHILE

E. 1821S 07145W

F. 345

G. 10

H. MATARANI

I. 122130 LT

J. 1821S 07145W

1701S 07208W

1659S 07207W

K. OCEANO AGENCIA MARITIMA S. A.

ATTE

CAPITAN

21. Copihue, Chile, Reporting on 24/09/2010

AC CBCP.35162

XU 339

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

CC jloayza@moceano.com

CC ilo@oceano.com

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe

CC imeza@moceano.com

FM master.CBCP

DT 201009240717

SB SIPREP DPW

SIPREP / 24.SEP.2010

A. DPW

B. COPIHUE / CBCP / CHILE

C. 240220 LT

E. 1821S 07111W

H. IQUIQUE

ATTE

CAPITAN

22. Copihue, Chile, Reporting on 30/09/2010

COPIHUE – 30/09/2010

AC CBCP.35305

XU 455

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC jloayza@moceano.com

CC mmamani@moceano.com

CC jgutierrez@moceano.com

FM master.CBCP

DT 201009300124

SB SIPREP EPW

SIPREP / 29.SEP.2010

A. EPW

B. COPIHUE / CBCP / CHILE

C. 292020 LT

D. MEJILLONES - CHILE

E. 1821S 07145W

F. 345

G. 10

H. MATARANI

I. 300430 LT

J. 1821S 07145W

1701S 07208W

1659S 07207W

K. OCEANO AGENCIA MARITIMA S. A.

ATTE

CAPITAN

23. Cordillera, Panama, Reporting on 19/10/2010

AC 3ETW4.2640
XU 302
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe
FM 3ETW4
DT 201010200057
SB MN Cordillera, DPW
Fecha y hora msg: 19/19:57 hora local
Reporte de salida de aguas Peru
A. DPW
B. Cordillera / 3ETW4/PANAMA

C. 19/20:12 hora local /20/01:12 UTC
E. 18 21S 073 32W
H. Mejillones ETA 20/22:00 hora local
Atentamente
Capitan

24. Fitzroy, Chile, Reporting on 20/10/2010

AC CA2399.2501
XU 219
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
CC costera.callao@dicapi.mil.pe
FM CA2399
DT 201010201538
SB SHIPREP DPW 20/10/10
FROM:CAPITAN RAM FITZROY
SHIPREP/DPW
A/DPW//
B/FITZROY/CA 2399/CHILENA//
C/201035 LT//
E/1821 S;07212 W//
H/IQUIQUE/CHILE//

25. Cordillera, Panama, Reporting on 31/10/2010

CORDILLERA – 31/10/2010

AC 3ETW4.3177

XU 429

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe

FM 3ETW4

DT 201010310711

SB MN Cordillera, EPW

Fecha y hora msg: 31 Octubre 02:10 hora local

Reporte de entrada de aguas Peru

A. EPW

B. Cordillera / 3ETW4/PANAMA

C. 31/03:10 hora local

D. San Antonio

E. 18 21S 071 50W

F. 347

G. 13.9 nds

H. Matarani

I. ETA 31/09:40 hora local

J. Ruta 18 00.0S 071 55.0W

17 00.5S 072 07.7W

16 59.5S 072 07.4W

K. OceanoAgenciaMaritima

Atentamente

Capitan

2. Reporting upon entry into or exit from the Peruvian maritime dominion at points to the west of Chile's 200M EEZ

26. Cabo Virgenes, Chile, Reporting on 04/03/2005

AC CBCV.25867
XU 334
TO dicatramar@marina.mil.pe
CC costeracallao@marina.mil.pe
FM CBCV
RR 1
DT 200503042158
SB CBCV-P-19/05 DPW
TO: DICATRAMAR
TO: COSTERA CALLAO
FROM: CABO VIRGENES
SHIPREP/LEAVING PERUVIAN WATERS
A) DPW
B) CABO VIRGENES/CBCV/CHILEAN
C) 04 1745 LT
E) 1820 S / 07640 W
F) 158
G) 15.0
H) SAN VICENTE - CHILE
I) 07 2200 LT
EXIT ON SOUTH BORDER 18º 20'S
BEST REGARDS

27. Posavina, Panama, Reporting on 10/04/2005

POSAVINA - 10/04/2005

AC 3FCQ9.39296
 XU 294
 TO COSTERACALLAO@MARINA.MIL.PE
 TO 5114299798.fax
 TO 5154534383.fax
 TO 5173611670.fax
 TO DICATRAMAR@MARINA.MIL.PE
 TO 5114291547.fax
 CC operaciones@cosmos.com.pe
 FM 3FCQ9
 RR 1
 DT 200504100715
 SB EPW
 SHIPREP/EPW/POSAVINA/3FCQ9/PANAMA/092120/QUINTERO/1820507538W/346/14/CALLAO/110130/COSMOS CALLAO

28. Posavina, Panama, Reporting on 15/06/2005

POSAVINA - 15/06/2005

AC 3FCQ9.41508

XU 301
 TO 5114291547.fax
 TO DICATRAMAR@MARINA.MIL.PE
 TO 5154534383.fax
 TO COSTERACALLAO@MARINA.MIL.PE
 CC operaciones@cosmos.com.pe
 FM 3FCQ9
 XB HUM222
 DT 200506150505
 SB Posavina/EPW 14jun
 SHIPREP/EPW/POSAVINA/3FCQ9/PANAMA/150005/SAN
 VICENTE/1820S/07619W/351/14/CALLAO/160200/3640S/07313W/1205S/07717W/1203S/07715W/1203S/07711W/1202S/07711
 W/COSMOS

29. Posavina, Panama, Reporting on 04/09/2005

POSAVINA – 04/09/2005

AC 3FCQ9.43797

XU 227

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO 5114291547.fax

TO 03626042.tlx

CC operaciones@cosmos.com.pe

FM 3FCQ9

XB HUM222

DT 200509041132

SB Posavina/EPW-04/09/05

SHIPREP/EPW/POSAVINA/3FCQ9/PANAMA/041130Z/SAN VICENTE/1820S07625W/352/14/CALLAO/051400Z/COSMOS

30. Podravina, Panama, Reporting on 25/11/2005

PODRAVINA – 25/11/2005

AC 3FHR9.35776

XU 305

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO costeracallao@marina.mil.pe

CC ems@terra.com.pe

CC operacioness@ems.com.pe

FM 3FHR9

DT 200511250601

SB Podravina/V17/EPW REPORT

SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/250100/QUINTERO/1820S/07525W/344/14/LA PAMPILLA/260700/1820S W/1430S
07630W/1210S 07716W/1204S 07716W/1201S 07712W/EMPRESA MARITIMA//

Brgds

Master

Vladimir Vasilecs

31. Posavina, Panama, Reporting on 18/04/2006***POSAVINA – 18/04/2006***

AC 3FCQ9.52021

XU 303

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO 5173611670.fax

TO 5154534383.fax

TO costeracallao@marina.mil.pe

CC 5114291547.fax

CC operaciones@cosmos.com.pe

FM 3FCQ9

DT 200604180249

SB Posavina/EPW/SHIPREP.

SHIPREP/EPW/POSAVINA/3FCQ9/PANAMA/192000/SAN VICENTE/1820S 07618W/352/135/CALLAO/190100/COSMOS//

32. Cabo Virgenes, Chile, Reporting on 23/02/2007***CABO VIRGENES 23/02/2007***

AC CBCV.48163

XU 273

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

FM CBCV

DT 200702230823

SB ENTRADA AGUAS PERUANAS

TO: DICATRAMAR

FM: CABO VIRGENES.

A.-SHIPREP/EPW

B.-CABO VIRGENES/CBCV/CHILE

C.-23/06:45 UTC

D.-BAYOVAR,PERU

E.-18 20 S 075 12 W

F.-332

G.-15

H.-BARQUITOS,CHILE

I.-25/15:00 LT

K.-COSMOS.

ATTE.

A.CANESSA.M.

CAPITAN.

33. Tatio, Chile, Reporting on 04/11/2007

TATIO – 04/11/2007

AC CBTT.16636

XU 563

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

TO costera.mollendo@dicapi.mil.pe

TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

CC tramp@tramarsa.com.pe

FM master.CBTT

DT 200711041327

SB TATIO / CBTT SHIPREP EPW

FROM : TATIO / CBTT

SHIPREP EPW

A.- TATIO / CBTT 7 CHILENA

B.- 04 NOV 2007 - 0535 LT

C.- SAN LORENZO ARGENTINA

D.- 1820 S 07450 W

E.- 337

F.- 12.5

G.- PISCO - PERU

H.- 05 1000 LT

I.- 14 30 S 076 30 W / 13 48 S 076 36 W /

13 41 S 076 25 W / 13 44 S 076 18 W /

13 47 S 076 18 W / 13 48 S 076 17 W /

J.- AGENCIA TRAMARSA

ATENTAMENTE,

CAPITAN

34. Glen Helen, Liberia, Reporting on 31/12/2007

```

-- Original message --
From: <CharterI.TristanSky@SkyFile.com> "Tristan Glen Helen CharterI"
To: dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
Cc: tramp@tramarsa.com.pe
Date: Monday, 31 December 2007 20:57:24
Subject: SHIPREP/EPW
>SHIPREP / EPW / GLEN HELEN / ABXC3 / LIBERIA / 311545 / SAN LORENZO /
>1821S / 07644W / 355 / 12.5 / CALLAO / 012200 / 1207S / 07718W / 1205S /
>07718W / 1202S / 07714W / TRAMARSA
>
>BRGDS
>MASTER

```

35. Chicago, Liberia, Reporting on 21/02/2008

```

-- Original message --
From: <CHARTERI.Austria@SkyFile.com> "Austria CSAV Chicago Charter"
To: dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe,
dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe,
costera.callao@dicapi.mil.pe
Cc: webmaster@tramarsa.com.pe, jnajarro@tramarsa.com.pe,
mmendez@tramarsa.com.pe, rpineda@tramarsa.com.pe
Date: Friday, 22 February 2008 02:49:30
Subject: SHIPREP
>DATE: 21.02.2008
>FROM: MV CSAV CHICAGO
>
>SUBJ: SHIPREP
>
>A. EPW
>B. CSAV CHICAGO/AB006/LIBERIA
>C. 21 224500LT
>D. SAN VICENTE
>E. 1820S 07619W
>F. 352
>G. 19
>H. CALLAO
>I. 22 1800LT
>J. 1820S 07619W/1204S 07717W/1203S 07715W/1202S 07714W/1201S 07711W
>K. TRAMARSA
>
>BRGDS
>CAPT. J. Michtalik

```

36. Llama, Chile, Reporting on 24/06/2008

LLAMA – 24/06/2008

AC CBLM.13191

XU 263

TO Costera.callao@dicapi.mil.pe

FM CBLM

DT 200806241839

SB LLama 568/08 EPW

TO: costera.callao@dicapi.mil.pe

FM: BT LLama

A: SHIPREP / EPW

B: LLAMA / CBLM / CHILE

C: 24/06 1845Z

D: QUINTERO / CHILE

E: 1820S / 07456W

F: 338

G: 11

H: CALLAO / PERU

I: 260530 LT

ATTE

ARP

CAPITAN

37. Llama, Chile, Reporting on 29/06/2008

AC CBLM.13407
 XU 381
 TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
 TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
 TO costera.callao@dicapi.mil.pe
 FM CBLM
 DT 200806291304
 SB LLama 568/08 DPW 2906 0800 LT
 TO: costera.callao@dicapi.mil.pe
 TO: dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
 TO: dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
 FM: BT LLama

A: SHIPREP / DPW
 B: LLAMA / CBLM / CHILE
 C: 29/06 0800 LT
 D: 1820S / 07456W
 H: SAN VICENTE / CHILE
 I: 041000 LT

ATTE
 ARP
 CAPITAN

38. Huemul, Chile, Reporting on 24/05/2010***HUEMUL – 24/05/2010***

AC CBHE.1188
 XU 350
 TO costera.callao@dicapi.mil.pe
 TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
 TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
 CC ops@taycooperu.com.pe
 FM master.CBHE
 DT 201005241627
 SB BT Huemul, Shiprep EPW.
 SHIPREP/EPW
 EPW / HUEMUL / CBHE / CHILENA / 241130 / QUINTERO / 1821S / 07502W / 336 /
 14.5 / CALLAO / 251600 / IAN TAYLOR S.A.C. //

Atte,
 Alexander Dominik F.
 Capitán BT Huemul

39. Huemul, Chile, Reporting on 28/05/2010

AC CBHE.1387
XU 314
TO costera.callao@dicapi.mil.pe
TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
CC ops@taycooperu.com.pe
FM master.CBHE
DT 201005282231
SB BT Huemul, Shiprep DPW.
SHIPREP/DPW
DPW / HUEMUL / CBHE / CHILENA / 281740 / 1821S / 07509W / QUINTERO-CHILE //
Atte,
Alexander Dominik F.
Capitán BT Huemul

40. Huemul, Chile, Reporting on 30/06/2010

HUEMUL – 30/06/2010

AC CBHE.2092
XU 390
TO costera.callao@dicapi.mil.pe
TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
CC mhemandez@tramarsa.com.pe
CC mzarate@tramarsa.com.pe
CC tramp@tramarsa.com.pe
FM master.CBHE
DT 201006301057
SB BT Huemul P628/10 Shiprep EPW.
SHIPREP/EPW
EPW / HUEMUL / CBHE / CHILENA / 300600 / QUINTERO / 1821S / 07513W / 336 /
14.5 / CALLAO / 011000 / Tramarsa //
Atte
Alex Ruiz P.
Capitán
BT Huemul

41. Huemul, Chile, Reporting on 05/07/2010

AC CBHE.2258
 XU 362
 TO costera.callao@dicapi.mil.pe
 TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe
 TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
 CC mhemandez@tramarsa.com.pe
 CC mzarate@tramarsa.com.pe
 CC tramp@tramarsa.com.pe
 FM master.CBHE
 DT 201007051433
 SB BT HuemulShiprep DPW 050930
 SHIPREP/DPW
 DPW / HUEMUL / CBHE / CHILENA / 050930 / 1820S / 07507W / QUINTERO-CHILE //

Atte
 Alex Ruiz P.
 Capitán
 BT Huemul

42. Fitzroy, Chile, Reporting on 04/10/2010

FITZROY – 04/10/2010

AC CA2399.1631
 XU 357
 TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe
 CC costera.callao@dicapi.mil.pe
 FM CA2399
 DT 201010040335
 SB SHIPREP EPW 03/10/10
 SHIPREP/EPW
 A/EPW
 B/FITZROY/CA 2399/CHILENA
 C/032224 LT
 D/ TALCAHUANO /CHILE
 E/1821 S;07607 W
 F/335
 G/5.5
 H/GUAYAQUIL/ECUADOR
 I/130800 LT
 J/1821 S;07608 W/1200 S;07908 W/0610 S;08150 W/0244 S;08023 W
 X/NAVEGA REMOLCANDO EX MN LAUREL, CON DESTINO GUAYAQUIL. LARGO REMOLQUE 400 METROS
 ATTE.
 CAPITAN

3. Reporting upon entry into or exit from the Peruvian maritime dominion at the boundary with Ecuador

43. Cabo Virgenes, Chile, Reporting on 02/03/2005

CABO VIRGENES – 02/03/2005

AC CBCV.25654

XU 347

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC costera callao@marina.mil.pe

FM CBCV

RR 1

DT 200503020620

CS ks_c_5601-1987

SB CBCV SHIPREP "EPW"

TO: DICATRAMAR

FROM: CABO VIRGENES

SHIPREP

EPW

A) EPW

B) CABO VIRGENES, CBCV, CHILEAN/

C) 020115 LT/

D) BALBOA-PANAMA/

E) 0325 S / 08140 W /

F) 180

G) 15

H) SAN VICENTE-CHILE

I) 071900 LT

J) 0600 S 08140 W / 3000 S 07200 W / 3640 S 07310 W /

BEST REGARDS

MASTER

44. Cabo Pilar, Panama, Reporting on 27/05/2005***CABO PILAR – 27/05/2005***

AC H9LJ.3527

XU 410

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO operations@marking.com.pe

CC capetankers@sonap.cl

FM master.H9LJ

DT 200505270254

SB The Entering Peruvian Waters message:

The Entering Peruvian Waters message:

SHIPREP

A EPW

B CABO PILAR/H9LJ/PANAMA

C 26/2200 LT

D BALAO, ESMERALDAS/ECUADOR

E 0325S/08130W

F 180

G 155

H CALLAO, PERU

I 28/1500 LT

J Agency (Marking S.A.)

BEST REGARDS

MASTER

A. CORTES H.

45. Tupungato, Panama, Reporting on 22/07/2005

TUPUNGATO – 22/07/2005

AC HONS.4604

XU 416

TO costeracallao@marina.mil.pe

TO dicatramar@marina.mil.pe

CC osomar1@osomarine.com

FM HONS

DT 200507221405

SB TUP0971/22/07/05 Entering Peruvian waters

FM: M/V TUPUNGATO

22/07/05

ENTERING PERUVIAN WATERS

A/SHIPREP/EPW//

B/TUPUNGATO/HONS/PANAMA//

C/220900 LT JULY 05//

D/BUENAVENTURA, COLOMBIA//

E/0325S/08127W//

F/183//

G/13//

H/CALLAO, PERU//

I/24 0900 LT JULY 05//

J/RL/0420S/08130W//

J/RL/0600S/08130W//

J/RL/1123S/07800W//

J/COASTAL/1202S/07711W//

K/OSO MARINE S.A.//

Brgds, Master

46. Podravina, Panama, Reporting on 28/08/2005**PODRAVINA – 28/08/2005**

AC 3FHR9.31682

XU 391

TO 5173611670.fax

TO 5154534383.fax

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO costercallao@marina.mil.pe

CC flopez@humboldt.d

CC kholscher@ultragas.cl

CC operaciones@cosmos.com.pe

CC canmarja@bp.com

FM 3FHR9

DT 200508280923

SB Podravina/V14/Shiprep

SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/280030/TEXAS CITY/0325S/08133W/186/14/CALLAO/291900/
0435S/08140W/0615S/08125W/1132S/07757W/1215S/07713W/1202S/077115W/COSMOS AGENCIA

Brgds

Master

Vladimir vasilecs

47. Posavina, Panama, Reporting on 18/11/2005**POSAVINA – 18/11/2005**

AC 3FCQ9.46321

XU 245

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO 5114291547.fax

TO 03626042.tlx

FM 3FCQ9

DT 200511181018

SB MT POSAVINA / EPW-18/11/05

SHIPREP/EPW/POSAVINA/3FCQ9/PANAMA/180515/BALBOA/0325S/08142W/190/13/QUINTERO/231800/0325S/08142W/0400S/
08149W/0600S/08139W/1821S/07715W/NIL

48. Podravina, Panama, Reporting on 01/04/2006

PODRAVINA – 01/04/2006

AC 3FHR9.40393
XU 254
TO costeracallao@marina.mil.pe
CC operaciones@rasanperu.com
CC dicatramar@marina.mil.pe
CC ultragas@ultragas.cl
FM 3FHR9
RR 1
XB HUM222
DT 200604011836
SB Podravina/EPW report
SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9-PANAMA FLAG/011400/HOUSTON via PANAMA CANAL/
0325S/08133W/186/13/CALLAO/ETA 031300/RASAN SA/
BRGDS
MASTER

49. Podravina, Panama, Reporting on 30/05/2006

PODRAVINA – 30/05/2006

AC 3FHR9.42797
XU 221
TO costeracallao@marina.mil.pe
CC dicatramar@marina.mil.pe
FM 3FHR9
RR 1
XB HUM222
DT 200605301348
SB Podravina/EPW report
SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/300845/HOUSTON via PANAMA CANAL/0325S08133W/186/13/
QUINTERO/042200/ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA/
BRGDS
MASTER

50. Podravina, Panama, Reporting on 16/07/2006

AC 3FHR9.44778
XU 167
TO costercallao@marina.mil.pe
CC dicatramar@marina.mil.pe
FM 3FHR9
DT 200607161827
SB PODRAVINA / DPW
SHIPREP/DPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/161326/0325S 08355W/SAN JOSE/
BRGDS
MASTER

51. Guanaco, Spain, Reporting on 20/07/2006***GUANACO – 20/07/2006***

AC ECCS.30547
XU 373
TO dicatramar@marina.mil.pe
CC apinedo@cosmos.com.pe
CC operaciones@cosmos.com.pe
CC jsecada@cosmos.com.pe
FM ECCS
DT 200607202318
SB Guanaco - E.P.W.
EstimadosSres.,
Adjunto E.P.W. (Entering Peruvian Waters Report)
Shiprep / epw / Guanaco / ECCS / Española / 20.07.06 - 17.00 / Guayaquil /
l:03º-25.0 S L:080º-50.0 W / 221º/v / 15 / Callao / 22.07.06 - 09.00 LT /
Cosmos Agencia Maritima /
Atentos Saludos, Capitan
Federico Echaburu M.

52. Podravina, Panama, Reporting on 30/10/2006

AC 3FHR9.49377
XU 159

TO costeracallao@marina.mil.pe
FM 3FHR9
DT 200610302320
SB MT PODRAVINA/PERU REPORTING/SHIPREP
A/SHIPREP/DPW/
B/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/
C/301920/
E/0325S/08133W/
H/BALBOA/

53. Pacificgas, Chile, Reporting on 13/11/2006

PACIFICGAS – 13/11/2006

AC CBPF.1347
XU 229
TO costeracallao@marina.mil.pe
TO dicatramar@marina.mil.pe
FM CBPF
DT 200611131842
SB DPW. BTG PACIFICGAS/CBPF
BTG PACIFICGAS/CBPF

A) DPW
B) PACIFICGAS/CBPF/CHILENA
C) 13/18:10 UTC
E) 03 23 S / 080 36 W
H) GOLFO DE GUAYAQUIL / ECUADOR
Atte.
Capitan.

54. Podravina, Panama, Reporting on 26/01/2007

PODRAVINA – 26/01/2007

AC 3FHR9.52648

XU 247

TO dicatramar@marina.mil.pe

TO costercallao@marina.mil.pe

FM 3FHR9

DT 200701260830

SB MT PODRAVINA / SHIPREP / EPW

SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/260315/CRISTOBAL/0325S/08133W/186/13/QUINTERO/312300/0435S/08140W/0615S/08125W/3245S/07139W/3245S/07131W/NOT APPLICABLE

BRGDS

MASTER

55. Cabo Virgenes, Chile, Reporting on 17/11/2007

AC CBCV.56265

XU 241

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

FM CBCV

RR 1

DT 200711170705

SB SHIPREP DPW DEPARTURE PERUVIAN WATER

SHIPREP DPW

A.-SHIPREP DPW

B.-CABO VIRGENES/CBCV/CHILEAN//

C.-0200 LT

E.-0324S/08140.5W

H.-ESMERALDA, ECUADOR 172330 LT

BREGARDS,

MASTER

56. Mexico, Germany, Reporting on 27/11/2007

OUT.006 Page 1 UTC Time: 07-11-27 02:31:53

TO:rpineda@tramarsa.com.pe;costera.paíta@dicapi.mil.pe;dicapi.traficomari
tímo@dicapi.mil.pe;dicapi.policiamarítima@dicapi.mil.pe;costera.callao@di
capi.mil.pe;
costera.mollendo@dicapi.mil.pe
A/SHIPREP/EPW
B/CSAV MEXICO/DPKZ/GERMAN
C/262133
D/GUAYAQUIL
E/0323S 08054W
F/215
G/18
H/CALLAO
I/280900
J/WP 1/0323S 08054W
J/WP 2/0416S 08130W
J/WP 3/0440S 08132W
J/WP 4/0607S 08120W
J/WP 5/1129S 08056W
J/WP 6/1202S 07715W
K/TRAMARSA S. A.

57. Sao Paulo, Liberia, Reporting on 07/12/2007**Master**

From: "Master" <master.ankeritscher@transeste.stratosone.com>
To: "CALLAO Shiprep III" <dicapi.traficomarítimo@dicapi.mil.pe>
Cc: "Callao shiprep Policia" <dicapi.policiamarítima@dicapi.mil.pe>; "Callao Navy 2"
<costera.callao@dicapi.mil.pe>; "Callao Paíta" <costera.paíta@dicapi.mil.pe>; "Callao shiprep mollendo"
<costera.mollendo@dicapi.mil.pe>; "CALLAO Agency" <webmaster@tramarsa.com.pe>
Sent: 07 December 2007 05:08
Subject: MV CSAV Sao Paulo - EPW

TO: Director General De Capitanias y Guardacostas, Callao, Peru
FM: Master MV CSAV Sao Paulo, A8FA4

SHIPREP / EPW / CSAV SAO PAULO / A8FA4 / LIBERIAN / 070330 / BUENAVENTURA / 0324S / 08133W /
180 / 19 / CALLAO / 081300 / 0600S / 08133W / 1126S / 07800W / 1202S / 07715W / 1203S / 07711W /
TRAMARSA /

MASTER

58. Condor I, Panama, Reporting on 28/12/2007**CONDOR I - 28/12/2007**

AC 3EOA5.10346

XU 216

TO dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

FM 3EOA5

DT 200712280532

SB SHIPREP EPW

SHIPREP / EPW / CONDOR I - 3EOA5 - PANAMA / 280030 / LA LIBERTAD / 0323508123W / 192 / 15 / ANTOFAGASTA / 312400 //

ATTE

CAPITAN

59. Elqui, Marshall Islands, Reporting on 20/01/2008

Message Accepted by Globe Wireless at 20.Jan.08 05:45:52 4.00 Kbits

Date: 20.Jan.08 05:41:24

From: V7CR8

To: Perurep Mail <dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail 1 <costera.callao@dicapi.mil.pe>

To: Perurep Mail2 <dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe>

cc: Roberto Pineda Fineda <rpineda@tramarsa.com.pe>

cc: Tramarsa/Agency Department <husbanding.cil@tramarsa.com.pe>

Priority: Normal

Subject: ELQUI - EPW

SHIPREP

A/EPW

B/ELQUI/V7CR8/MARSHALL ISLANDS

C/192030

D/PANAMA CANAL

E/0324S/08132W

F/185

G/18

H/CALLAO

I/210630

J/0400S 08135W/0530S 08135W/0604S 08130W/1130S 07755W/1200S 07717W/1202S 07715W

K/CONSORCIO NAVIERO PERUANO.LIMA.PERU.

60. Fortuna, Marshall Islands, Reporting on 11/02/2008

Message Accepted by Globe Wireless at 12/02/2008 00:03:04 UTC 2.75 KBits

Date: 11/02/2008 23:55:00 UTC
 From: V7HZ6
 To: SHIPREP3 <dicapi.traficomaritimo@DICAPI.MIL.FE>
 To: SHIPREP4 <dicapi.policiamaritima@DICAPI.MIL.FE>
 cc: CCNI Jorge Hurtado <jhurtado@agunsa.com.pa>
 Priority: Normal

Subject: EPW report

SHIPREP/EPW/CCNI Fortuna/V7HZ6/Marshall
 Island/111859R/Carthagena/0323S/08129W/180/18/San Antonio/
 160400R/0446S/08129W/0600S/08115W/Agencias Universales

Best regards
 Master

61. Mexico, Germany, Reporting on 13/02/2008

OUT. 153 Page 1 UTC Time: 08-02-08 16:43:08

TO:traficomaritimo@agunsa.com.pa;postera.pa@dicapi.mil.pe;dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe;dicapi.policiamaritima@dicapi.mil.pe;postera.pa@dicapi.mil.pe;

costera.molledo@dicapi.mil.pe

R/SHIPREP/CPW

R/040V MEXICO/DPKZ/GERMAN

0718130

D/BUENAVENTURA

E/0320 08125W

F/18

G/19

H/DALLAO

I/142200

J/WP 1/0323S 08125W

J/WP 2/0440S 08132W

J/WP 3/0607S 08120W

J/WP 4/0700S 08055W

J/WP 5/1129S 07755W

J/WP 6/1202S 07715W

R/TRAMARSA S.A.

OUT. 153

62. Fortuna, Marshall Islands, Reporting on 28/02/2008

Via Globe Wireless

Message Accepted by Globe Wireless at 28/02/2008 14:25:58 UTC 2.25 KBits

Date: 28/02/2008 13:46:19 UTC

From: V7HE6

To: SHIPREP4 <dicapi.policiamaritima@DICAPI.MIL.PE>

To: SHIPREP3 <dicapi.traficomaritimo@DICAPI.MIL.PE>

cc: CCNI Jorge Hurtado <jhurtado@agunsa.com.pe>

Priority: Normal

Subject: DFW report

SHIPREP/DPW/CCNI Fortuna/V7HE6/Marshall Island/280945R/0325S/08129W/Balboa

Best regards

Master

63. Hamburgo, Antigua and Barbuda, Reporting on 10/03/2008

OUT.091 Page 1 UTC Time: 08-03-10 03:16:23

to : DICAPI.TRAFICOMARITIMO@DICAPI.MIL.PE.
 COSTERA.CALLAO@DICAPI.MIL.PE
 cc : WEBMASTER@RAMARSA.COM.PE
 subj : DPW

A DPW
 B CSAY HAMBURGO/V20P4/ANTIGUA AND BARBUDA
 C 032310LT
 E 0324S 08054W
 H GUYAQUH.

BRDS,
 Capt. Tobias Koerberle

OUT.091

64. Podravina, Panama, Reporting on 14/03/2009

PODRAVINA – 14/03/2009

AC 3FHR9.98615

XU 298

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

TO costera.callao@dicapi.mil.pe

CC operaciones@ems.com.pe

FM 3FHR9

DT 200903141348

SB MT PODRAVINA / SHIPREP / EPW

SHIPREP / EPW

SHIPREP/EPW/PODRAVINA/3FHR9/PANAMA/140840/BALBOA/0325S/08133W/186/14/CALLAO/160200/0435S/08140W/0615S/08125W/1132S/07757W/1201S/07712W/EMPRESA MARITIMA DEL SUR

65. Coipo, Panama, Reporting on 02/10/2010

AC H3ZY.9183

XU 495

TO costera.callao@dicapi.mil.pe

TO costera.païta@dicapi.mil.pe

TO costera.mollendo@dicapi.mil.pe

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC etorres@rasanperu.com

CC operaciones@rasanperu.com

FM master.H3ZY

DT 201010020315

SB COIPO / SHIPREP / DPW

SHIPREP / DPW / COIPO / H3ZY / PANAMA / 012220 / 0325S / 08332W / BALBOA /

Best Regards

Igor Zavorin

Master "COIPO"

E/mail: master.h3zy@globeemail.com

Tel: + 870 765 055 639 (Mini M)

Tel: + 870 765 055 643 (Fleet 77)

Fax: + 870 765 055 641 (Mini M)

Fax: + 870 765 055 645 (Fleet 77)

Tlx: + 435552010

66. Fitzroy, Chile, Reporting on 11/10/2010

AC CA2399.2022

XU 217

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

FM CA2399

DT 201010111809

SB SHIPREP DPW 11/10/10

FROM: CAPITAN RAM FITZROY

SHIPREP/DPW

A/DPW

B/FITZROY/CA 2399/CHILENA

C/111305 LT

E/0325 S; 08056 W

H/GUAYAQUIL/ECUADOR

67. Cordillera, Panama, Reporting on 12/10/2010

CORDILLERA – 12/10/2010

AC 3ETW4.2188

XU 479

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC costera.mollendo@dicapi.mil.pe

CC costera.paita@dicapi.mil.pe

FM 3ETW4

DT 201010121233

SB MN Cordillera, EPW

Reporte de entrada de aguas Peru

A. EPW

B. Cordillera / 3ETW4/PANAMA

C. 12 Octubre 2010 0845 Hora local

D. Bueneventura Colombia

E. 03 24 S 081 24 W

F. 188

G. 14.0

H. Chimbote

I. 13 1600 Hora local

J. 04 41 S /081 34 W

05 57 S/081 25 W

06 57 S/080 51W

07 43 S/079 48 W

09 08 S/078 52 W

K. Oceano Agencia maritima

Atentamente

Capitan

68. Fitzroy, Chile, Reporting on 15/10/2010***FITZROY – 15/10/2010***

AC CA2399.2271

XU 356

TO dicapi.traficomaritimo@dicapi.mil.pe

CC costera.callao@dicapi.mil.pe

CC operations@grupoberlin.com

FM CA2399

DT 201010151039

SB SHIPREP EPW 15/10/10

FROM: CAPITAN RAM FITZROY

SHIPREP/EPW

A/EPW

B/FITZROY/CA 2399/CHILENA//

C/150520 LT//

D/GUAYAQUIL/ECUADOR//

E/0325 S/08047 W//

F/218//

G/9.5//

H/TALCAHUANO/CHILE//

V/240800 LT//

J/0325 S;08047 W/0500 S;08135 W/1005 S; 07950 W/1821 S;07610 W//

X/NAVEGA SIN NOVEDAD

Annex 155

Transcripts of requests by Peruvian fishing vessels to cross
Chile's EEZ to reach fishing grounds in the high seas

Archives of the Chilean Navy

ILO-ALTA MAR

EMBARCACIÓN JULIO ANDRÉS I, 24 DE MAYO DE 2008

Solicitud

- [inaudible].
- Valparaíso Playa Ancha radio.
- Buenas tardes, por esta, embarcación peruana Julio Andrés I, solicito permiso para hacer tránsito por zona económica exclusiva chilena con destino a aguas internacionales, vengo procedente de Ilo.
- ¿Su actual posición Andrés I?
- Señor, la posición es latitud 18° 02' sur; la longitud 071° 32' Western.
- Un momento, por favor. ¿Entiendo Andrés Anthony I?
- Julio Andrés I, Julio Andrés I.
- Ah, Julio Andrés, un momento por favor. ¿Su matrícula Julio Andrés?
- Ya llega...matrícula, india, oscar, 2, oscar, quinto, negativo, séptimo, bravo, mai.
- Ya. 24, 11: 15. Entonces hora local de Chile, 11:15 horas, ¿usted viene procedente de puerto de Ilo?
- Afirmativo, señor.
- ¿Rumbo y velocidad [inaudible]?
- Rumbo 200°, velocidad 4.5.
- ¿A qué hora estima usted hacer ingreso?
- Estimo para el día de hoy a las 12, hora local chilena, señor.
- Le recuerdo a usted que tenemos diferencia de 1 hora; entonces sería para el día de hoy a las 14:00.
- La posición, latitud 18° 21', longitud 071° 35'.
- ¿Hora, fecha y hora de salida?
- Fecha, hora y salida...la salida para el día 28, 05 de 2008 a las 6am, señor.
- El día 28 entonces, a las 06:00, ¿en qué posición?
- Latitud 24° 50', longitud 074° 14' 00".

[...]

- He registrado entonces que el día de hoy, mayo 24, 11:15 horas, embarcación peruana Julio Andrés I, matrícula india oscar 28507 navegando puerto de Ilo con destino a aguas internacionales, solicitó autorización para navegar por zona económica exclusiva chilena con hora de ingreso, el día de hoy a las 14:00.
- Afirmativo, señor.
- Ya. Estamos listos, patrón. Solicito que se mantenga permanente en esta frecuencia canal 817, de tal modo yo, una vez tenga respuesta de la autoridad marítima, le llame oportunamente para cursar respuesta a su solicitud. Cambio.

ILO-HIGH SEAS

VESSEL JULIO ANDRÉS I, 24 MAY 2008

Request

- [*inaudible*].
- Valparaíso Playa Ancha radio.
- Good afternoon, here, Peruvian vessel Julio Andrés I, I am requesting permission to transit through the exclusive economic zone heading [to] international waters, coming from Ilo.
- Your current position Andrés I?
- Sir, position is south latitude 18° 02'; west longitude 071° 32'.
- One moment, please. I understand, Andrés Anthony I?
- Julio Andrés I, Julio Andrés I.
- Oh, Julio Andrés, one moment, please. Your registration number, Julio Andrés?
- In a second...registration, india, oscar, 2, oscar, quinto, negativo, séptimo, bravo, mai.
- OK. 24, 11:15. Then, Chile local time, 11: 15, are you coming from Port of Ilo?
- Affirmative, Sir.
- Course and speed [*inaudible*]?
- Course 200°, speed 4.5.
- At what time do you estimate to enter?
- My estimate is for today at 12, Chilean local time, Sir.
- I remind you that we have one hour difference; then it would be for today at 14:00.
- The position, latitude 18° 21', longitude 071° 35'.
- Time, date and time for the exit?
- Date, time and exit...the exit for August 28th, 2008 at 6 am, Sir.
- The 28th, then, at 06:00, at what position?
- Latitude 24° 50', longitude 074° 14' 00".

[...]

- Recibido, señor, voy a mantener la escucha [*inaudible*].
- Correcto, señor. Hasta luego, buenos días.
- Buenos días.

Autorización

- Atento embarcación [*inaudible*] peruana Julio Andrés I, Valparaíso Playa Ancha Radio.
- Adelante señor, por esta, Julio Andrés I.
- Tengo mensaje patrón, interrogativo, listo, copiar.
- Recibido, señor, listo para recibirlo.
- Mayo 24, 14: 40; autorización cruce de número 309 Julio Andrés I, del Director de Seguridad y Operaciones Marítimas al patrón Lima [*inaudible*] Julio Andrés I, matrícula india oscar 28507. Al margen,
 - 1) Autorizado a efectuar tránsito por zona económica exclusiva chilena. Autorizado.
 - 2) Informar fecha, hora y posición de ingreso zona económica exclusiva chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a zona económica exclusiva chilena, la navegación deberá efectuarse en forma ininterrumpida, y en caso que por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquinas deberá informar novedad de inmediato a Valparaíso, Playa Ancha radio [*inaudible*].
 - 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de zona económica exclusiva chilena.
 - 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zona económica exclusiva chilena debiendo informar, cada 6 horas, posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito zona económica exclusiva chilena.
 - 7) Al abandono de zona económica exclusiva chilena reportar hora y posición geográfica.
 - 8) Informar consumo diario de combustible en navegación. Esto es a las 08:00 y 20:00 diariamente. Fin de Mensaje. Cambio.
- ¿Alguna duda Julio Andrés?
- Todo recibido, conforme; ninguna duda, señor.
- Recibido patrón, ¿actual posición?
- Mi posición actual, estoy latitud sur 18° 16' sur y longitud 071° 37' Western, rumbo 200°, velocidad 4.5. La hora de entrada para zona económica sería para 3 de la tarde, señor.
- Ya, ¿a las 16 horas, entonces? A las 16 horas yo estaría atento en la frecuencia para su recepción de ingreso, para informe de ingreso cuando

[...]

Authorization

- Attention, Peruvian vessel [*inaudible*] Julio Andrés I, Valparaíso Playa Ancha Radio.
- Go ahead, Sir, here, Julio Andrés I.
- I have a message for the master, interrogative, ready, to copy.
- Received, Sir, ready to receive.
- May 24, 14:40; authorization for crossing, number 309 Julio Andrés I, from the Director of Maritime Security and Operations, to the master of Lima [*inaudible*] Julio Andrés I, registration india oscar 28507. At the margin,
 - 1) Authorized to transit through the Chilean exclusive economic zone. Authorized.
 - 2) Report date, time and position of entry into the Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency, you have to lower your speed or stay on machines, [and] you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio. [*inaudible*].
 - 4) Positions will be monitored and controlled until leaving the Chilean exclusive economic zone.
 - 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during transit through the Chilean exclusive economic zone, having to report every six hours, position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 7) After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
 - 8) Report daily fuel consumption during the navigation. This is daily at 8:00 and 20:00, respectively, this is all for Luis Ángel I. End of message. Over.
- Any doubt, Julio Andrés?
- All received, agreed; no doubt, Sir.
- Received, master, current position?
- My current position, I am at south latitude 18° 16' and west longitude 071° 37', course 200°, speed 4.5. The time of entering the economic zone would be at three in the afternoon, Sir.
- OK. At 16:00, then? At 16:00 I will be paying attention to the frequency for the reception of your entry, for the report of your entry

usted vaya haciendo entrada a la zona económica exclusiva chilena por el límite marítimo internacional. Recibido, patrón, hasta el próximo contacto, 16:00.

- Recibido, señor, cuando haga el ingreso lo llamo, señor, para dar mi reporte.
- Entonces tenga usted una navegación sin novedad y sería hasta el próximo contacto, hasta luego.
- [*inaudible*] Buenas tardes.

to the Chilean exclusive economic zone through the international maritime boundary. Received, master, until next contact, 16:00.

- Received, Sir, when I enter I will call you, sir, to report.
- May you navigate with no problems and until [our] next contact. See you later.
- [*inaudible*] Good afternoon.

EMBARCACIÓN IVÁN I, 8 DE AGOSTO DE 2008

Solicitud

- Estación, ¿quién llama a Valparaíso, Playa Ancha radio?
- Ya. Por esta la embarcación Iván I, Valparaíso.
- Sí, adelante.
- Ya. Valparaíso, estamos solicitando permiso para ingresar a mar chileno hacia las aguas internacionales.
- ¿Procedente de qué puerto?
- Del puerto de Ilo.
- Tengo registrado que en el día de hoy, agosto 04, 18:35 hora local de Chile, embarcación artesanal peruana Iván I, solicita autorización para navegar por zona económica exclusiva chilena. ¿Su actual posición?
- Ya. Estamos en la 18°, en estos momentos estamos en la posición 18° 06', 71° 50'.
- ¿Su rumbo y velocidad?
- Ya. Estamos saliendo con rumbo 230°, rumbo 230°; velocidad 5 nudos por hora, señor.
- ¿A qué hora, qué día y a qué hora estima usted hacer ingreso?
- Ya. Estamos ingresando a las 10 de la noche, a las 10 de la noche, del día de hoy.
- Le recuerdo a usted que tenemos diferencia de 1 hora; ¿entonces sería para el día de hoy a las 22?
- Correcto, correcto, correcto.
- Ya. Un momento, por favor.
- Ya. En la posición 18°, el ingreso es por la 18° 21', 72° 06'.
- Ya. La posición 18° 21', 72° 06'; Un momento, por favor, manténgase en la frecuencia.
- [*inaudible*]
- Iván I, Playa Ancha.
- Adelante, señor.
- Ya. Disculpe la demora ahí, pero es que tuve un problema ahí con una interferencia que había en la frecuencia. ¿Me dice usted entonces que ingresa en el día de hoy a las 22 horas en 18° 21', 72° 06'?
- Correcto, señor.
- ¿Su salida, para cuándo la tiene programada?
- La tengo programada para el día miércoles a las 2 de la mañana, señor.
- Para el día miércoles, eso es 4, ¿miércoles 06?
- Claro. Hoy estamos a lunes, mañana martes, el día miércoles a las 2 de la mañana.
- ¿En que posición?

VESSEL IVÁN I, 8 AUGUST 2008**Request**

- Station, who is calling Valparaíso, Playa Ancha radio?
- OK. Here, vessel Iván I, Valparaíso.
- Yes, go ahead.
- OK. Valparaíso, we are requesting permission to enter Chilean sea heading international waters.
- Coming from which port?
- From Port of Ilo.
- I have in my records that today, August 4, at 18:35 local time of Chile, Peruvian artisanal vessel Iván I, requests authorization to navigate through Chilean exclusive economic zone. Your current position?
- OK. We are at 18°, at this moment we are at 18° 06', 71° 50'.
- Course and speed?
- OK. We are [navigating] with course 230°, course 230°; speed 5 knots per hour, Sir.
- At what time, what day, what time do you estimate to enter?
- OK. We are entering tonight at 10.
- I remind you that we have 1 hour difference; so would it be today at 22:00?
- Correct, correct, correct.
- OK. One moment, please.
- OK. At 18°, the entry is at 18° 21', 72° 06'.
- OK. Position at 18° 21', 72° 06'; one moment, please, stay on frequency.
- [inaudible]
- Iván I, Playa Ancha.
- Go ahead, Sir.
- OK. Sorry for the delay but I had a problem with interference to the frequency. So are you telling me that you enter today at 22:00 at 18° 21', 72° 06'?
- Correct, Sir.
- Your exit, when is it scheduled?
- It is scheduled on Wednesday at two in the morning, Sir.
- On Wednesday, that is, the 4th, Wednesday 6th?
- Sure. Today is Monday, tomorrow Tuesday, Wednesday at 2 am.
- At what position?

- En la 19° 55', 73° 55'
- ¿En la posición 19° 55', 073° 55', para el día miércoles 06, a las 2 de la madrugada?
- Correcto, señor.

[...]

- Ya. Ahí estaba la confusión. El resto de los datos los tenemos completos. La posición actual la tenemos; he registrado entonces su solicitud de autorización, agosto 04, a las 18° 35'. La solicitud ha sido despachada para lo cual requiero que se mantenga en esta frecuencia, canal 817. Una vez yo tenga la respuesta, le estaría llamando para darle curso. Cambio.
- Muchas gracias, le vamos a esperar a la escucha, señor.
- Recibido, señor. Hasta luego.
- Hasta luegoito.

Autorización

- Atento, Valparaíso, Valparaíso, Playa Ancha radio.
- Atento, estación, ¿quién llama a Valparaíso Playa Ancha radio? Cambio.
- Ya. Por esta, la embarcación Iván I.
- ¿Entiendo Iván I? Cambio.
- Positivo, Valparaíso.
- A ver, Iván I, tengo mensaje para usted. A ver, mantenga...
- Listo, le espero.
- Iván I.
- Adelante, Valparaíso.
- Lunes 4 de agosto, 23:40, Iván I, tengo mensaje para usted de la autoridad marítima. Indique, listo, recibir. Cambio.
- Acá estamos a la escucha, señor.
- [*inaudible*] mensaje de la autoridad marítima al patrón de Iván I, autorización de cruce número 522 [*inaudible*].
 - 1) Autorizado a efectuar tránsito por la zona exclusiva chilena. Repito, autorizado a efectuar tránsito por zulu eco eco chilena.
 - 2) Informar fecha, hora y posición de ingreso a zulu eco eco chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a zulu eco eco chilena, la navegación deberá efectuarse de forma ininterrumpida, y en caso de que por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquinas, deberá informar novedad de inmediato a Valparaíso, Playa Ancha radio.
 - 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de zulu eco eco chilena.

- At 19° 55', 73° 55'.
- At 19° 55', 073° 55', on Wednesday 6th, at two in the morning?
- Correct, Sir.

[...]

Authorization

- Attention, Valparaíso, Valparaíso, Playa Ancha radio.
- Attention, station, who is calling Valparaiso Playa Ancha radio? Over.
- OK. Here, vessel Iván I.
- I understand, Iván I? Over.
- Positive, Valparaíso.
- Let's see, Iván I, I have a message for you. Let's see, stay...
- Sure, I wait.
- Iván I.
- Go ahead, Valparaíso.
- Monday, August 4, 23:40, Iván I, I've got a message for you from the maritime authority. Indicate, ready, receive. Over.
- Here we are, Sir.
- [*inaudible*] message from the maritime authority to the master of Iván I, authorization of crossing number 522 [*inaudible*].
 - 1) Authorized to transit through the Chilean exclusive economic zone. I repeat, authorized to transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 2) Report date, time and position of entry into the Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency, you must lower your speed or stay on machines, [and] you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio.
 - 4) Positions will be monitored and controlled until [you] leave the Chilean exclusive economic zone.

- 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zulu eco eco chilena debiendo informar cada 6 horas posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito por zulu eco eco chilena.
 - 7) Al abandono zulu eco eco chilena, reportar hora y posición geográfica.
 - 8) Informar consumo diario de combustible en navegación.
 - 9) Dada la experiencia obtenida ante situaciones de emergencia, se sugiere continuar informando su posición mientras se encuentre en área SAR de Chile. Fin de texto solicito QSL Iván I. Cambio.
- Recibido, señor.
 - Iván I, Playa Ancha radio, solicito me de su posición actual. Cambio.
 - Ya. Estoy en las coordenadas 18° 18', 72° 08', señor.
 - ¿Rumbo y velocidad?
 - Rumbo 230°; velocidad, 5 nudos por hora, señor.
 - Recibido, Iván I. Solicito cuando ingrese en aguas nacionales, nos informe el momento de entrada. Cambio.
 - Recibido, señor.
 - Iván I, entonces será hasta la entrada a aguas nacionales o 02:00. Próximo comunicado, repito, 02:00. Cambio.
 - Ah, correcto, señor. Muchas gracias, señor. Se le agradece por ahí, bien.
 - Gracias. Buena navegación, hasta un próximo.

- 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during the transit through the Chilean exclusive economic zone, [and you] must report every six hours, position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during the transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 7) After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
 - 8) Report daily fuel consumption during the navigation.
 - 9) Given past experience of emergency situations, it is suggested that you keep reporting your position while you are in the SAR area of Chile. End of message.
I request "QSL" Iván I. Over.
- Received, Sir.
 - Iván I, Playa Ancha radio, I request your current position. Over.
 - OK. I am at the coordinates 18° 18', 72° 08', Sir.
 - Course and speed?
 - Course 230°; speed, 5 knots per hour, Sir.
 - Received, Iván I. I request that you report the moment of entry, when you enter national waters. Over.
 - Received, Sir.
 - Iván I, then it will be until entering national waters or 02:00. Next report, I repeat, 02:00. Over.
 - Oh, correct, Sir. Many thanks, Sir. I appreciate it.
 - Thanks. Good navigation, until next time.

EMBARCACIÓN ATENAS II, 16 DE FEBRERO DE 2009

Solicitud

- Este es Valparaíso, Playa Ancha radio [*inaudible*]. Cambio.
- Por esta embarcación [*inaudible*] peruana Atenas II.
- Atenas II, Playa Ancha radio, buenos días; buenos días ¿cuál es su requerimiento? Cambio.
- Buenos días, señor. Señor, solicito autorización para cruzar aguas jurisdiccionales chilenas con destino a aguas internacionales. Cambio.
- Un momento.
- Gracias, señor.
- ¿Cuál es su número de matrícula? Cambio.
- India, oscar, 2, 1, 3, 4, 3 [*inaudible*].
- ¿De puerto de Ilo a aguas internacionales, correcto?
- Conforme, señor, conforme.
- ¿La entrada para cuándo está programada y en qué posición? Cambio.
- Estaría ingresando por la coordenada 18° 21' y 71 ° 42', el día de hoy, aproximadamente 15 horas, hora local. Cambio.
- ¿La salida para cuándo y en qué posición?
- Por la coordenada latitud sur 24° 30' y la longitud oeste 074° 25'. Estaría saliendo el día 20, aproximadamente, 16 horas aproximadamente, señor.
- ¿Cuál es su posición actual?
- Posición actual, en estos momentos, me encuentro en la latitud 17° 53' y longitud oeste 071° 30'. Cambio.
- ¿Qué rumbo y velocidad tiene?
- Rumbo 205°; velocidad 4 nudos.

[...]

- Correcto, señor. Señor, una preguntita, ¿tenemos 1 hora de diferencia, correcto?
- 2 horas, 2 horas respecto a Perú. En estos momentos tenemos las 9 de la mañana con 11 minutos, 9 con 11 hora local chilena.
- Correcto, señor; acá es 7 de la mañana. Entonces mi ingreso sería 1 hora más señor, 1 hora más [*inaudible*].
- Su ingreso, o sea ¿a las 16 horas?
- Correcto, señor, [*inaudible*] a las 16 horas.
- ¿Y la salida también 1 hora más? ¿17 horas?

VESSEL ATENAS II, 16 FEBRUARY 2009**Request**

- This is Valparaíso, Playa Ancha radio [*inaudible*]. Over.
- Here, Peruvian [*inaudible*] vessel Atenas II.
- Atenas II, Playa Ancha radio, good morning; good morning, which is your request? Over.
- Good morning, Sir. Good morning, Sir. Sir, I am requesting authorization to cross Chilean jurisdictional waters heading international waters. Over.
- One moment.
- Thanks, Sir.
- What is your registration number? Over.
- India, oscar, 2, 1, 3, 4, 3 [*inaudible*].
- From Port of Ilo to international waters, correct?
- Agreed, Sir, agreed.
- The entry, when is it scheduled and in what position? Over.
- I would be entering at 18° 21' and 71° 42', today, approximately at 15:00, local time. Over.
- The exit, when and in what position?
- At the coordinate[s] south latitude 24° 30' and west longitude 074° 25'. I would be leaving on the 20th, approximately at 16:00, approximately, Sir.
- Which is your current position?
- Current position, at this moment, I am at latitude 17° 53' and west longitude 071° 30'. Over.
- What course and speed?
- Course 205°; speed 4 knots.

[...]

- ¿Y la salida también?
- ¿La salida señor la mantengo?
- Espere, por favor, mantenga.
- Correcto, señor.
- Atento Atenas II, Playa Ancha. Cambio. Atenas II, Playa Ancha. Cambio.
- Adelante, señor, le copio.
- Le informo que de acuerdo a las coordenadas que usted me dio y a la velocidad y el rumbo que trae, usted estaría saliendo en 24° 00', 74° 11', para que corrija ahí 24° 00', 74° 11'. Cambio.
- 74° 11' [*inaudible*].
- 24° 00', 74° 11', Western.
- Un momento, señor.
- ¿Esa sería la posición de salida?
- Un momento, señor.
- OK.
- Valparaíso, Playa Ancha radio?
- Adelante.
- Por esta, Atenas II. Entonces mi salida variaría la hora; entonces mi salida sería para el día 20 y 10 horas aproximadamente, señor.
- OK. Recibido, Atenas II. Solicito mantener escucha en este canal para la respuesta a su solicitud.
- Correcto, señor, correcto. Buenos días.
- Gracias, muy buenos días.

Autorización

- Atento embarcación peruana Atenas II, Atenas II este es Valparaíso, Playa Ancha radio. Cambio. Embarcación peruana Atenas II, Atenas II, de Valparaíso, Playa Ancha radio. Cambio.
- Adelante señor, por esta, embarcación Atenas II, le copio.
- Muy buen día señor; tengo mensaje para usted interrogativo, listo, recibir.
- Correcto, señor.
- Mensaje del Director de Seguridad y Operaciones Marítimas al patrón de la [*inaudible*] Atenas II.
 - 1) Autorizado a efectuar tránsito por la zona económica exclusiva chilena.
 - 2) Informar fecha, hora y posición de ingreso a zona económica exclusiva chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a la zona económica exclusiva chilena, la navegación deberá efectuarse de forma ininterrumpida, y en caso de que por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquina, deberá informar novedad de inmediato a Valparaíso, Playa Ancha radio.

Authorization

- Attention, Peruvian vessel Atenas II, Atenas II this is Valparaíso, Playa Ancha radio. Over. Peruvian vessel Atenas II, Atenas II, from Valparaíso, Playa Ancha radio. Over.
- Go ahead, Sir, here, vessel Atenas II, I copy.
- Good morning, Sir, I've got a message for you; interrogative, ready, receive?
- Correct, Sir.
- Message from the Director of Maritime Security and Operations for the master of [inaudible] Atenas II.
 - 1) Authorized to make transit through Chilean exclusive economic zone. Authorized to make transit through Chilean exclusive economic zone.
 - 2) Report date, time and position of entry into Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency, you must lower your speed or stay on machines, you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio.

- 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de la zona económica exclusiva chilena.
 - 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zona económica exclusiva chilena debiendo informar cada 6 horas posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito zona económica exclusiva chilena.
 - 7) Al abandono de la zona económica exclusiva chilena, reportar hora y posición geográfica.
 - 8) Informar consumo diario de combustible en navegación.
 - 9) Dada la experiencia obtenida ante situaciones de emergencia, se sugiere continuar informando su posición mientras se encuentre en área SAR de Chile.
- ¿[inaudible] interrogativo recibido?
 - Recibido, señor. Recibido, conforme.
 - Al momento, por favor, ¿me da su posición?
 - Mi posición actual en este momento es latitud sur 18° 01' y longitud oeste 071° 34'. Cambio.
 - Ya. ¿Entiendo, 18° 01'?
 - Correcto, 18° 01' y la longitud 071° 34'. Cambio.
 - ¿Rumbo y velocidad?
 - Rumbo 205°; velocidad, 4 nudos.
 - Recibido, Atenas II. Entonces una vez que ingrese usted a la zona económica exclusiva, me llama por este canal. Cambio.
 - Correcto, señor, correcto.
 - Listo, bueno, [inaudible].
 - Hasta luego.
 - Buenos días, señor.

- 4) Positions will be monitored and controlled until leaving the Chilean exclusive economic zone.
 - 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during the transit through Chilean exclusive economic zone, [and you] must report, every six hours, [your] position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during the transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 7) After leaving Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
 - 8) Report daily fuel consumption during the navigation.
 - 9) Given past experience of emergency situations, it is suggested that you keep reporting your position while you are in the SAR area of Chile.
- [inaudible] interrogative, received?
 - Received, Sir. Received, agreed.
 - At this moment, please, can you give me your position?
 - My current position, at this moment, is south latitude 18° 01' and west longitude 071° 34'. Over.
 - OK. I understand, 18° 01'?
 - Correct, 18° 01' and the longitude 071° 34'. Over.
 - Course and speed?
 - Course 205°; speed, 4 knots.
 - Received, Atenas II. Then, once you enter the exclusive economic zone, call me through this channel. Over.
 - Correct, Sir, correct.
 - Perfect, [inaudible].
 - See you later.
 - Good morning, Sir.

ALTA MAR - ILO

EMBARCACIÓN SEÑOR DE HUANCA, 26 DE MAYO DE 2009

Solicitud

- Atento, embarcación peruana, ¿quién solicita?
- Autorización para navegar por zona económica exclusiva de Chile, adelante. Cambio.
- Valparaíso, Playa Ancha radio; por esta, Señor de Huanca, Señor de Huanca, señor.
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio, buenos días.
- Hola señor, muy buenos días, solicito autorización para cruzar aguas jurisdiccionales chilenas con destino a puerto de Ilo, vengo procedente de aguas internacionales, zona de pesca, señor.
- Ya...a ver, Señor de Huanca, Playa Ancha radio; solicita autorización para navegar por zona económica exclusiva de Chile, de aguas internacionales a puerto de Ilo ¿correcto?
- Correcto.
- Ya usted cuando hizo la salida, ¿cruzó la zona económica exclusiva? ¿cuándo es la salida? Cambio.
- Repítame, señor.
- Le solicito ¿usted cruzó la zona económica exclusiva de Chile para salir a aguas internacionales?
- Sí, señor, hace como 10 días también con rumbo 270° para abajo, señor.
- Ya. ¿Usted no cruzó la zona económica exclusiva de Chile para su salida? Cambio.
- Correcto, señor, correcto, correcto.
- De Playa Ancha radio, recibido. La latitud, ¿para cuándo tiene la entrada, supuestada la entrada? Cambio.
- Sería, en este momento, sería en la 19° 20'; 73° 43'.
- Ya a ver, le solicito a usted me indique a qué hora tentativamente estaría entrando en la zona económica exclusiva de Chile. Cambio.
- Estaría [*inaudible*] entrando en 1 hora [*inaudible*].
- ¿En 1 hora más? Cambio.
- Correcto, señor.
- Ya. [*inaudible*] toda solicitud a la zona económica exclusiva debe hacerla [*inaudible*] ¿me copió? Son las 9 de la mañana, hora chilena, le voy a solicitar esta autorización para las 11 de la mañana. Cambio.
- Correcto, señor, entonces está bien, le escucho por acá, señor.
- OK. ¿La latitud y longitud de entrada?
- Latitud 19° 20', longitud 73° 43'.
- A ver, mantenga voy a verificar la posición de entrada, mantenga.
- Correcto, señor.

HIGH SEAS-ILO

VESSEL SEÑOR DE HUANCA, 26 MAY 2009

Request

- Listening, Peruvian vessel, who is requesting?
- Authorization to navigate in the exclusive economic zone of Chile, forward. Over.
- Valparaíso, Playa Ancha radio; here, Señor de Huanca, Señor de Huanca, Sir.
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio, Good morning.
- Hello Sir, good morning, I request authorization to cross Chilean jurisdictional waters in direction of Port of Ilo, I am arriving from international waters, fishing zone, Sir.
- Ok ... let's see, Señor de Huanca, Playa Ancha radio; you are requesting authorization to navigate through the Chilean exclusive economic zone, coming from international waters to Port of Ilo, is that correct?
- Correct.
- Ok, when was your departure? Have you crossed the exclusive economic zone? When is your departure? Over.
- Repeat, Sir.
- I asked did you go through Chile's exclusive economic zone to go out to international waters?
- Yes, Sir, about ten days ago, also direction 270° downwards, Sir.
- Ok. You didn't cross Chile's exclusive economic zone when departing? Over.
- Correct, Sir, correct, correct.
- De Playa Ancha radio, received. The latitude, when is your entry date, the planned entry? Over?
- It would be now, at about 19° 20'; 73° 43'.
- Ok, let's see, I asked you to indicate at about what time you would be entering Chile's exclusive economic zone. Over.
- It would be [*inaudible*] entering in one hour [*inaudible*].
- In another hour? Over.
- Correct, Sir.
- Ok? I [*inaudible*] any request regarding the exclusive economic zone must be done at least by [*inaudible*] Received? It is 9 o'clock in the morning, Chilean time, I will request this authorization for 11 o'clock. Over.
- Correct, Sir, so it's ok, I can hear you here, Sir.
- Ok. What are the latitude and longitude of the entry?
- Latitude 19° 20', longitude 73° 43'.
- Let's see, wait a minute I will check the entry position, wait.
- Correct, Sir.

- A ver, Señor de Huanca, Playa Ancha radio, ¿me indica su posición actual? Cambio.
- Señor, posición actual ahí, ahorita me encuentro ahí, ahí, ahí...19° 20', 73° 43'.
- Ya. Señor de Huanca, Playa Ancha radio, le informo que en este momento usted se encuentra dentro de la zona económica exclusiva de Chile. Cambio.
- Ya, pero ¿dónde? este...señor...el punto de latitud por acá, ¿por dónde es? ¿73° 4'?
- Ya. En la 19° 20' el punto de entrada es 073° 52', 073° 52', ese es el punto de entrada en latitud 19° 20'. Cambio.
- Ya. Correcto. Entonces, señor, voy a apagar la máquina, señor, entonces.
- Le sugiero por favor que se mantenga en el límite, mientras no reciba la autorización se mantenga en el límite. Cambio.
- Correcto, señor, voy a parar la máquina, señor.
- OK, señor. ¿Usted va a adoptar qué rumbo ahora? Cambio.
- Rumbo a puerto 5.7°, señor 5.7°.
- No, ¿usted me dijo que iba a salir [*inaudible*] a buscar qué rumbo? Cambio.
- Rumbo a puerto de Ilo es 5.7°, señor, 5.7°.
- Ya. Usted me acaba de indicar, de acuerdo con lo que yo le informé que se encontraba dentro de la zona económica exclusiva, aproximadamente 10 millas, 10 millas adentro, adentro de la zona económica exclusiva. Usted me indicó que iba a mantenerse fuera de la zona económica exclusiva, por eso le pregunto ¿cuál es el rumbo que va a adoptar? Cambio.
- ¿Me repite, señor?
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio. Cambio.
- Adelante, señor, le escucho.
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio, le vuelvo a informar que usted se encuentra a 10 millas al interior de la zona económica exclusiva de Chile y sin autorización para estar en esa zona, le sugiero que usted adopte el rumbo y su posición en la siguiente posición 19° 20' , 19° 20' por 73° 52', 73° 52'. A ver, ¿dígame si copió?
- Sí, señor, sí le escuché, le escuché, señor.
- [*inaudible*] si hay alguna patrullera que lo detiene porque usted va a estar navegando por la zona económica exclusiva sin autorización [*inaudible*] es para su competencia. Cambio.
- Correcto, señor [*inaudible*] voy a , volveré, fuera de la línea me voy a mantener, señor.
- OK, recibido. [*inaudible*] La salida, ¿para cuándo es la salida supuestada?
- La salida sería para el 27, 21 horas, hora chilena, señor.
- ¿27, 21:00? ¿Latitud de salida?
- Latitud 18° 21' y longitud 72° 15'.
- ¿72° 15'?

- Let's see, Señor de Huanca, Playa Ancha radio. Could you give me your current position? Over.
- Sir, current position here, just now ... 19° 20', 73° 43'.
- Ok. Señor de Huanca, Playa Ancha radio, I must inform you that you are currently within Chile's exclusive economic zone. Over.
- Yes, but, where? But ... Sir...the point of latitude here, where is it? 73° 4'?
- Yes. At 19° 20' the entry point is 073° 52', 073° 52', this is the entry point on latitude 19° 20'. Over.
- Yes. Correct. Then, Sir, I will turn off the machines then Sir.
- May I suggest that you remain at the limit until you receive authorization, stay at the limit. Over.
- Correct, Sir, I will stop the machines, Sir.
- OK, Sir. Which course are you going to take now? Over.
- Course to port 5.7°, sir 5.7°.
- No, you told me you were departing [*inaudible*] in which direction? Over.
- Course to Port of Ilo is 5.7°, Sir, 5.7°.
- Ok. You just indicated me to, according to what you just told me that you were within the exclusive economic zone, approximately ten miles, ten miles inside it, inside the exclusive economic zone. You indicated that you would remain outside the exclusive economic zone. This is why I am asking which direction you are going to take? Over.
- Do you receive me, Sir?
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio. Over.
- Go ahead, Sir, I can hear you.
- Señor de Huanca, Playa Ancha radio, I inform you once again that you are located ten miles within the exclusive economic zone of Chile and [you] do not have previous authorization to be in this zone. I suggest you take the direction and your position at the following position 19° 20', 19° 20' by 73° 52', 73° 52'. Do you copy that?
- Yes, Sir, I heard you, Sir.
- [*inaudible*] if any police Patrol arrests you because you are going to be navigating within the exclusive economic zone without authorization [*inaudible*] it is your responsibility. Over.
- Correct, Sir [*inaudible*] I will go, I will go back outside the line and I will stay there, Sir.
- OK, received. [*Inaudible*] The departure, when is the estimated departure?
- The departure would be for 27th, 21 hours, Chilean time, Sir.
- 27th, 21:00? Latitude of departure?
- Latitude 18° 21' y longitude 72° 15'.
- 72° 15'?

- Correcto, señor.
- De Playa Ancha radio, confirme entonces que usted va a retromarchar [*inaudible*] ¿velocidad? Cambio.
- Correcto, señor, correcto, correcto.
- ¿Con qué velocidad? Cambio.
- Ahí va, 4.5 señor con rumbo 210°, 220°.
- De Playa Ancha radio, recibido, señor; mantenga, por favor, mantenga.
- Correcto, señor.

[...]

- Correcto, señor.
- De Playa Ancha radio, recibido [*inaudible*]. Mantenerse en esta misma frecuencia y me escucha una vez que llega al punto [*inaudible*] me informa, señor.
- Correcto, señor, correcto.
- OK. [*inaudible*] le trasmito su solicitud.
- Correcto, señor.

Autorización

- Señor de Huanca, Señor de Huanca, Doña Paula, Doña Paula, Playa Ancha radio; mensaje. Cambio.
- Adelante, acá Señor de Huanca.
- Señor de Huanca, recibido, espere. Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio, mensaje. Cambio.
- Adelante, acá Señor de Huanca.
- OK, Señor de Huanca, recibido, espere, espero uno. Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio. Cambio.
- Recibido.
- ¿Quién habla? Cambio. Doña Paula I, Playa Ancha radio. Cambio. Doña Paula I, Playa Ancha radio. Cambio. A Señor de Huanca, Playa Ancha radio, ¿listo a recibir mensaje? A Señor de Huanca, Playa Ancha radio ¿listo a recibir mensaje? Hola, Señor de Huanca, Playa Ancha radio. Cambio.
- Adelante.
- Ya. Señor de Huanca, Playa Ancha radio; mensaje número 261144, 261144 del Director de Seguridad y Operaciones Marítimas al patrón de la lancha motor peruana Señor de Huanca, india oscar 21207.
 - 1) Autorizado a efectuar tránsito por la zona exclusiva chilena.
 - 2) Informar fecha y hora y posición de ingreso a zona económica exclusiva chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a la zona económica exclusiva chilena, la navegación deberá efectuarse de forma ininterrumpida, y en caso de que

- Correct, Sir.

[...]

Authorization

- Señor de Huanca, Señor de Huanca, Doña Paula, Doña Paula, Playa Ancha radio; message. Over.
- Go ahead, here Señor de Huanca.
- Señor de Huanca, received, wait. Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio; message. Over.
- Go ahead, here Señor de Huanca.
- OK, Señor de Huanca, received, wait, wait a second. Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio. Over.
- Received.
- Who is speaking? Over. Doña Paula I, Playa Ancha radio. Over. Doña Paula I, Playa Ancha radio. Over. To Señor de Huanca, Playa Ancha radio, ready to receive message? To Señor de Huanca, Playa Ancha radio ready to receive message? Hello, Señor de Huanca, Playa Ancha radio. Over.
- Go ahead.
- OK. Señor de Huanca, Playa Ancha radio; message number 261144, 261144 from the Director of Maritime Security and Operations to the master of the Peruvian craft Señor de Huanca, india oscar 21207.
 - 1) Authorized to make transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 2) Report date, time and position of entry into the Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency, you must lower your speed or stay

por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquinas, deberá informar novedad de inmediato a V alparaíso, Playa Ancha radio.

- 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de la zona económica exclusiva chilena.
 - 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zona económica exclusiva chilena debiendo informar cada 6 horas posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito zona económica exclusiva chilena.
 - 7) Al abandono de la zona económica exclusiva chilena, reportar hora y posición geográfica.
 - 8) Informar consumo diario de combustible en navegación. Fin del mensaje, indique si recibió, Señor de Huanca. Cambio.
- Correcto, señor, recibido el mensaje.
 - Ya, déme su posición actual. Cambio.
 - Posición actual, 19° 12', 73° 50', señor.
 - ¿Qué rumbo y velocidad va estar? Cambio.
 - 5.7° rumbo; velocidad, 4.5 a 4.7, señor.
 - ¿Y qué rumbo? Cambio.
 - 5.7°, señor, 5.7°.
 - [*inaudible*] Señor de Huanca, recibido, recibido. Próximo reporte será a las 14:00. Cambio.
 - Correcto, señor, correcto.
 - Hasta luego, señor.
 - Hasta luego, señor.

on machines, [and] you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio.

- 4) Positions will be monitored and controlled until leaving the Chilean exclusive economic zone.
 - 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during the transit through the Chilean exclusive economic zone, [and you] must report every six hours, [your] position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 7) After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
 - 8) Report daily fuel consumption during navigation. End of Message. Tell me if you received, Señor de Huanca. Over.
- Correct, Sir, message received.
 - OK, give me your current location. Over.
 - Current location, 19° 12', 73° 50', Sir.
 - What course and speed will you set? Over.
 - Course 5.7° ; speed from 4.5 to 4.7, Sir.
 - What course? Over.
 - 5.7°, Sir, 5.7°.
 - [inaudible] Señor de Huanca, received, received. Next report will be 14:00. Over.
 - Correct, Sir, correct.
 - See you later, Sir.
 - See you later, Sir.

EMBARCACIÓN LUIS ÁNGEL I, 2 DE JUNIO DE 2009

Solicitud

- Luis Ángel I, Playa Ancha.
- Adelante, señor.
- ¿Su matrícula?
- India oscar 1875 bravo mai.
- A ver, ¿me lo repite, por favor? Repita la matrícula.
- Io 1785 bravo mai.
- ¿17?
- 17585.
- Ah, ¿17585 bravo mai, correcto?
- Correcto, señor.
- Ah, gracias. ¿Cuál es su solicitud?
- Solicito que me de permiso para entrar por zona económica exclusiva de Chile, señor.
- ¿De dónde, hacia dónde?
- De zona economic, perdón, de aguas internacionales a puerto de Ilo.
- Ya. ¿Cuándo haría la entrada y dónde?
- Para el día de hoy, a las 12:30 [*inaudible*], longitud 073° 46'. Cambio.
- Ya. ¿Y la salida, cuándo sería y en qué punto?
- La salida sería para el día miércoles 3 de junio a las 7:30 de la mañana por la latitud 18° 21' y la longitud 072° 19'. Cambio.
- ¿Su posición actual?
- Latitud 19° 38', longitud 074° 06'. Cambio.
- ¿19° 38' sur con 74° 06'?
- Correcto, señor.
- ¿Rumbo y velocidad?
- Rumbo 053°, velocidad 5.5 nudos.

[...]

- Ya. Manténgase en escucha en este canal que siendo el 2, las 07:53, 07:53 hora chilena, doy por recibida su solicitud. Manténgase en esta frecuencia para la respuesta de las autoridades marítimas, que tenga buena navegación y buen día.
- Muy agradecido.

Autorización

- [*inaudible*].
- ¿Cuál es su posición? Cambio.

VESSEL LUIS ÁNGEL I, 2 JUNE 2009**Request**

- Luis Ángel I, Playa Ancha.
- Yes go ahead Sir, Sir.
- Your registration number?
- India oscar 1875 bravo may.
- Let's see. Could you repeat please? Repeat the registration number.
- Io 1785 bravo may.
- 17?
- 17585.
- Ah, 17585 bravo may, correct?
- Correct, Sir.
- Ah, thank you. What is your request?
- I request permission to enter the exclusive economic zone of Chile, Sir.
- Where from and where to?
- From the economic, sorry, from international waters to Port of Ilo.
- Ok. When would you enter and where?
- For today, at 12:30 [*inaudible*], longitude 073° 46'. Over.
- Ok. And the departure, when will that be and at what point?
- The departure will be on Wednesday, June 3, at 7:30 am at latitude 18° 21' and longitude 072° 19'. Over.
- Your current position?
- Latitude 19° 38', longitude 074° 06'. Over.
- 19° 38' South and 74° 06'?
- Correct, Sir.
- Course and speed?
- Course 053°, speed 5.5 knots.

[...]

Authorization

- [*inaudible*].
- What is your position? Over.

- [inaudible].
 - Sí, correcto, [inaudible] yo le estoy monitoreando la recepción de la respuesta por parte de las autoridades marítimas.
 - [inaudible].
 - ¿Me está copiando bien? Cambio.
 - Sí [inaudible], copiando.
 - Ya. Correcto. Manténganse en la frecuencia, en estos momentos he recibido respuesta por parte de las autoridades marítimas. ¿[inaudible] tomar nota?
 - Sí, señor, sí señor.
 - No cuelgue, un momento, que también tengo la de, a ver, Yanela, Yanela de Valparaíso, Playa Ancha.
 - Adelante, señor.
 - Buenos días, tengo mensaje de la autoridad marítima. ¿Todo listo para tomar nota?
 - Ya [inaudible].
 - Entonces es junio 02, 11:20 horas; junio 02, 11:24, 11 24 hora local de Chile, para Yanela india oscar 23440 y Luis Ángel I, matrícula india oscar 17585 bravo mai del director de seguridad y operaciones marítimas. Autorización de cruce número 488 para Yanela, número 488 para Lima mai Yanela y autorización de cruce 489, 489 para Luis Ángel I. [inaudible].
- 1) Autorizado a efectuar tránsito por zona económica exclusiva chilena. Autorizado a efectuar tránsito por zona económica exclusiva chilena.
 - 2) Informar fecha hora y posición de ingreso a zona económica exclusiva chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a zona económica exclusiva chilena, la navegación deberá efectuarse de forma ininterrumpida, y en caso de que por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquinas, deberá informar novedad de inmediato a Valparaíso, Playa Ancha radio.
 - 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de la zona económica exclusiva chilena.
 - 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zona económica exclusiva chilena debiendo informar cada 6 horas posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito zona económica exclusiva chilena.
 - 7) Al abandono de zona económica exclusiva chilena, reportar hora y posición geográfica.
 - 8) Informar consumo diario de combustible en navegación. Eso es diariamente a las 8:00 y 20:00 horas, respectivamente, esto es todo para Luis Ángel I. Fin de mensaje, Luis Ángel I.

- [inaudible].
- Yes, correct, [inaudible] I am monitoring the reception of the answer from the maritime authorities.
- [inaudible].
- Are you copying well? Over.
- Yes [inaudible], copying.
- OK. Correct. Stay on frequency, at this moment I have received an answer from the maritime authorities. [inaudible] take note?
- Yes, Sir, yes.
- Do not hang up, one moment, because I have the answer too for, let me see, Yanela, Yanela de Valparaíso, Playa Ancha.
- Go ahead, Sir.
- Good morning, I got a message from the maritime authority. All set to take note?
- OK [inaudible].
- So, it is June 2, 11:20; June 2, 11:24, 11 24, local time in Chile, to Yanela india oscar 23440 and Luis Ángel I, registration india oscar 17585 bravo may from the Director of Security and Maritime Operations. Permission of crossing, number 488 to Yanela, number 488 to Lima may Yanela and permission of crossing, number 489, 489 to Luis Ángel I. [inaudible].
 - 1) Authorized to make transit through the Chilean exclusive economic zone. Authorized to make transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 2) Report date, time and position of entry into the Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency, you must lower [your] speed or stay on machines, you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio.
 - 4) Positions will be monitored and controlled until leaving the Chilean exclusive economic zone.
 - 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during transit through Chilean exclusive economic zone, [and you] must report every six hours, position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 7) After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
 - 8) Report daily fuel consumption during navigation. This is daily at 8:00 and 20:00,

- Recibido, señor, informativo para el punto número 7; no lo copié bien, por favor.
- ¿Me indica su posición?
- Que me repita el punto número 7, por favor.
- ¿El punto número 7?
- Correcto, señor.
- Al hacer abandono de zona económica exclusiva chilena, reportar hora y posición geográfica.
- Recibido, señor.
- ¿Me indica su actual posición?
- Latitud 19° [inaudible] y 073° [inaudible].
- Entiendo 19° 52' sur, y longitud 073°?
- 50', señor.
- ¿50'?
- Correcto.
- ¿Rumbo y velocidad?
- 5.5 velocidad, [inaudible].
- A ver, no le copié el rumbo.
- 0.53°.
- Ah, 053°. Recibido, entonces, Luis Ángel I. Le debo hacer la bienvenida tenga usted una navegación sin novedad. Su próximo contacto para su primer reporte sería a las 14:00, 14:00 horas. Cambio.
- Recibido, señor. Muy agradecido.
- Hasta luego.

respectively, this is all for Luis Ángel I. End of message, Luis Ángel I.

- Received, Sir, information for point number 7; I could not copy very well, please.
- Can you indicate your position?
- Please, repeat point number 7.
- Point, number 7?
- Correct, Sir.
- After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.
- Received, Sir.
- Can you indicate your current position?
- Latitude 19° [inaudible] and 073° [inaudible].
- I understand $19^{\circ} 52'$ South, and longitude 073° ?
- $50'$, Sir.
- $50'$?
- Correct.
- Course and speed?
- 5.5, speed, [inaudible].
- Let me see, I could not copy the course.
- 53° .
- 53° . Received, then, Luis Ángel I. I welcome you and may you have no problems navigating. Next contact for first report will be at 14:00, 14:00. Over.

EMBARCACIÓN DOÑA PAULA, 25 DE AGOSTO DE 2009

Solicitud

- Agosto 25, hora 09:00 local. Doña Paula, este es Valparaíso, Playa Ancha radio, buenos días.
- Buenos días, señor; solicitando permiso para ingresar a aguas chilenas de aguas internacionales con rumbo al puerto de Ilo, señor.
- Recibido conforme. ¿Me confirma su matrícula, por favor?
- Ya. La matrícula es TF 23 003, señor.
- ¿Su posición actual?
- Ya. Posición actual 20° 32', longitud 74° 27', señor.
- ¿Rumbo y velocidad?
- Ya. Rumbo 45°; velocidad 5.5, señor.
- ¿A qué hora estiman entrar en aguas chilenas?
- Ya, más o menos señor, aproximadamente dentro de 5 horas, señor.
- ¿A las 14 horas?
- Correcto, señor.
- ¿En qué posición?
- Por la 20° 12', 74 02', señor.
- ¿Cuándo estima la salida?
- Ya. La salida la estimo para el día 27, 27 08, hora [*inaudible*].
- ¿En qué posición?
- Ya. Por la 18° 21', 71° 50', señor.
- Recibido, Doña Paula. Por favor, mantenga...Doña Paula I, Playa Ancha; Doña Paula I, Playa Ancha radio.
- Adelante, señor, le escucho.
- Usted me dijo que su punto de entrada lo había establecido en latitud 20° 12' con 74° 02'...
- Ya. Correcto, señor.
- Pero en ese punto aun se encuentra demasiado fuera de la zona económica exclusiva chilena. El límite de entrada con el rumbo que usted lleva debiese ser en latitud 19° 58' y longitud 073° 46'. Cambio.
- Ya, señor, 46' ya. O sea, estoy demasiado fuera, señor, ¿me confirma?
- Sí, correcto. A ver, mantenga, por favor, mantenga.
- Ya. Correcto, señor.
- Doña Paula I, Playa Ancha radio.
- Lo escucho, señor.
- OK. Con el rumbo 045°, su punto de entrada se va a establecer en la latitud 20° 13' y la longitud 073° 46'. Esto es a 27 millas náuticas de la posición en la que usted se encuentra. Cambio.
- ¿27 millas? ¿Me confirma, señor?

VESSEL DOÑA PAULA, 25 AUGUST 2009**Request**

- August 25, local time 09:00. Doña Paula, this is Valparaíso, Playa Ancha radio. Good morning.
- Good morning, Sir. I am requesting permission to enter Chilean waters from international waters, direction Port of Ilo, Sir.
- Received, agreed. Can you confirm your registration, please?
- Sure. The registration is TF 23 003, Sir.
- Your current location?
- Sure. Current location 20° 32', longitude 74° 27', Sir.
- Course and speed?
- Sure. Course 45°; speed 5.5, Sir.
- At what time do you estimate entering Chilean waters?
- Sure, more or less, Sir, approximately in five hours, Sir.
- 14:00?
- Correct, Sir.
- What location?
- At 20° 12', 74 02', Sir.
- When do you estimate exiting?
- Sure. The estimated exit time is the 27th, 17:08 [*inaudible*].
- At what location?
- Sure. At 18° 21', 71° 50', Sir.
- Received, Doña Paula. Please, stay on line...Doña Paula I, Playa Ancha; Doña Paula I, Playa Ancha radio.
- Go ahead, Sir, I am listening.
- You said that your point of entry would be at 20° 12' and 74° 02'...
- Sure. Correct, Sir.
- But at that point, you are still a long way out of the Chilean exclusive economic zone. The limit of entry with the course you set should be at latitude 19° 58' and longitude 073° 46'. Over.
- Sure, Sir, 46', sure. So, I am too far out, Sir, can you confirm?
- Yes, correct. So...stay on line, please, stay on line.
- Sure. Correct, Sir.
- Doña Paula I, Playa Ancha radio.
- I hear you, Sir.
- OK. With course 045°, your point of entry is going to be at latitude 20° 13' and longitude 073° 46'. This is 27 nautical miles from the location in which you are. Over.
- 27 miles? Can you confirm, Sir?

- Afirmativo, por la velocidad que usted lleva, aproximadamente 5 horas.
- Sí, correcto, señor; correcto, 5 horas.
- Entonces se mantiene la hora de entrada pero variamos el punto, repito con el rumbo 045°, 20° 13' y 73° 46'. Cambio.
- Ya, correcto, señor. Es correcto.
- Dejamos ese punto como el punto de entrada. Mantenga, por favor. OK, ahí estamos entonces con la ruta de acuerdo a los límites de la zona económica exclusiva de Chile. Seguimos con los datos: ¿el color del casco, por favor?

[...]

- Recibido, conforme, Doña Paula I. Por favor, nos mantenemos en escucha en este canal, canal 817, en espera de la autorización de cruce.
- Correcto señor, estaré en la espera señor.
- Buenos días [*inaudible*].

Autorización

- Agosto 25, hora 13:33 local, embarcación peruana Doña Paula I, Doña Paula I, aquí Valparaíso, Playa Ancha radio; Valparaíso, Playa Ancha radio. Cambio. Embarcación peruana Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio, Playa Ancha radio. Cambio. Doña Paula I, Playa Ancha radio, buenas tardes, tengo mensaje para usted.
- Ya. Correcto, le escucho, señor.
- Mensaje sigue, mensaje número 25 13:02, agosto 2009, autorización de cruce número 764 de l Director de Seguridad y Operaciones Marítimas a l a embarcación peruana Doña Paula I.
 - 1) Autorizado a efectuar tránsito por zona económica exclusiva chilena.
 - 2) Informar fecha, hora y posición de ingreso a zona económica exclusiva chilena.
 - 3) Al momento de ingresar a zona económica exclusiva chilena, la navegación deberá efectuarse en forma ininterrumpida, y en caso que por razones de emergencia deba bajar su velocidad, o mantenerse sobre máquinas, deberá informar novedad de inmediato a Valparaíso, Playa Ancha radio.
 - 4) Posiciones serán monitoreadas y vigiladas hasta salir de zona económica exclusiva chilena.
 - 5) Se prohíbe efectuar prospección y pesca extractiva durante tránsito por zona económica exclusiva chilena debiendo informar cada 6 horas, posición, rumbo y velocidad.
 - 6) Mantener en forma permanente escucha canal 817 durante tránsito por zona económica exclusiva chilena.

- Affirmative, with the speed you set, approximately five hours.
- Yes, correct, Sir; correct, five hours.
- Then, we keep the time of entry but we change the point, I repeat, with the course 045°, 20° 13' and 73° 46'. Over.
- Sure, correct, sir. It is correct.
- We leave that point as point of entry. Stay on line, please. OK, there we have the route in accordance with the limits of the Chilean exclusive economic zone. Let's continue with the rest of the information.
-

[...]

Authorization

- August 25, 13:33 local time, Peruvian vessel Doña Paula I, Doña Paula I, here Valparaíso, Playa Ancha radio; Valparaíso, Playa Ancha radio. Over. Peruvian vessel Doña Paula I, Doña Paula I, Playa Ancha radio, Playa Ancha radio. Over. Doña Paula I, Playa Ancha radio, good afternoon, I have a message for you.
- Sure. Correct, I hear you, Sir.
- Following message, number 25 13:02, August 2009, permission to cross number 764 from the Director of Maritime Security and Operations to Peruvian vessel Doña Paula I.
 - 1) Authorized to transit through the Chilean exclusive economic zone.
 - 2) Report date, time and position of entry into the Chilean exclusive economic zone.
 - 3) When entering the Chilean exclusive economic zone, navigation must be carried out continuously, and in case of emergency you must lower your speed or stay on machines, you must immediately inform Valparaiso, Playa Ancha radio.
 - 4) Positions will be monitored and controlled until you leave the Chilean exclusive economic zone.
 - 5) It is prohibited to conduct exploratory and extractive fishing during the transit through the Chilean exclusive economic zone, [and you] must report every six hours, [your] position, course and speed.
 - 6) Keep continuously listening to channel 817 during the transit through the Chilean exclusive economic zone.

- 7) Al abandonar zona económica exclusiva chilena reportar hora y posición geográfica.
- 8) Informar consumo diario de combustible durante la navegación. Fin de Mensaje. Cambio.
- Por aquí copie correctamente, señor.
 - Recibido, conforme. Doña Paula I, es tan amable de darme su posición actual, por favor?
 - Correcto, señor [*inaudible*] 20° 16', 74° 01'.
 - ¿20° 16', 74° 01'?
 - Correcto, señor.
 - ¿El rumbo y velocidad?
 - La velocidad 5.5; rumbo 45°, señor.
 - Rumbo 045°; velocidad 5.5.
 - Correcto, señor.
 - A ver, mantenga, por favor, mantenga Doña Paula.
 - Correcto, señor.
 - Doña Paula I, Playa Ancha.
 - Le escucho, señor.
 - Todavía le están quedando alrededor de 3 horas para su ingreso.
 - Ya. Correcto, señor.
 - A la hora que esté ingresando lo llamo, señor.
 - Correcto, a ver ¿a qué hora estima ingresar? ¿Alrededor de las 17 horas? Cambio.
 - Ya. Correcto, señor, o sea el reporte lo [*inaudible*].
 - Sí, correcto, mientras no esté dentro de la jurisdicción, el reporte lo omitimos; yo voy a estar en escucha luego, reporte a las 16, 17 horas para verificar su ingreso. Cambio.
 - Ya. Correcto, agradecido, señor. Le informaré a su debido momento, señor.
 - Recibido, conforme, le escucho, buenas tardes.
 - Muy buenas tardes, señor.

7) After leaving the Chilean exclusive economic zone, report time and geographical position.

8) Report daily fuel consumption during navigation. End of Message

- I copied correctly, Sir.
- Received, agreed. Doña Paula I, do you mind telling me your current position, please?
- Correct, Sir [*inaudible*] 20° 16', 74° 01'.
- 20° 16', 74° 01'?
- Correct, Sir.
- Course and speed?
- Speed 5.5; course 45°, Sir.
- Course 045°; speed 5.5.
- Correct, Sir.
- Let's see, stay on line, please, stay on line Doña Paula.
- Correct, Sir.
- Doña Paula I, Playa Ancha.
- I hear you, Sir.
- You still have three hours until your entry.
- Sure. Correct, Sir.
- I will call you at the time of entry, Sir.
- Correct, let me see, at what time do you estimate entering? Around 17:00? Over.
- Sure. Correct, Sir, so, the report [*inaudible*].
- Yes, correct, we leave out the report while you are not inside the jurisdiction. I will pay attention [to it] afterwards, so report at 16 or 17:00 to verify your entry. Over.
- Sure. Correct, I appreciate it, Sir. I will inform at the due moment, Sir.
- Received, agreed. I hear you; good afternoon.
- Good afternoon, Sir.

WRITINGS OF PUBLICISTS (IN ALPHABETICAL ORDER)

Annex 156

M. F. Agüero Colunga, *Delimitación Marítima del Perú con Ecuador y con Chile, 1990*

ACADEMIA DIPLOMATICA DEL PERU

DELIMITACION MARITIMA DEL PERU
CON ECUADOR Y CON CHILETrabajo de investigación que para optar el título
de Licenciada en Relaciones Internacionales
presenta:

Marisol Flavia Agüero Colunga

Lima, 1990

XIII

y la mediterraneidad de Bolivia como consecuencia de la Guerra del Pacífico— se encuentra la concertación entre el Perú, Ecuador y Chile de una política marítima común —la tesis de las 200 millas— que tras su defensa tenaz por parte de los países del Pacífico Sur se convirtiera, con el transcurso del tiempo, en una norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional en su conjunto a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

El punto central del presente trabajo de investigación es la existencia de una realidad crítica en nuestras relaciones internacionales: hasta el momento el Perú no ha suscrito con Ecuador ni con Chile tratados específicos de delimitación marítima; sin embargo, en la práctica la separación entre el dominio marítimo peruano y el de los países vecinos del norte y del sur se lleva a cabo aplicando el método del paralelo geográfico. La utilización de este método es perjudicial para el Perú debido a que por la orientación de sus costas el litoral forma ángulos agudos en sus dos extremos laterales, lo que se traduce en un menoscabo sustancial del área marítima sobre la que nuestro país podría ejercer derechos de soberanía y jurisdicción si se aplicara el método de la línea media o equidistante para el logro de una delimitación lateral equitativa para los tres países.

La mencionada práctica deriva inicialmente de la aplicación del Decreto Supremo N° 781 del 1° de agosto de 1947, por medio del cual el Perú declaró su soberanía y jurisdicción sobre el zócalo continental y el mar adyacente hasta las 200 millas. Este instrumento contenía una imperfec-

[...]

The key point of the present research work is the existence of a critical reality in our international relations: until now Peru has not signed with Ecuador, nor with Chile, specific maritime delimitation treaties; however, in practice the separation of the Peruvian maritime dominion and that of the northern and southern neighbouring countries is effected by applying the method of the geographic parallel. The use of this method is detrimental to Peru because, due to the orientation of its coasts, the coastline forms acute angles at its two lateral ends, which results in a substantial impairment to the maritime area over which our country could exercise rights of sovereignty and jurisdiction if the method of the median or equidistant line were applied for the achievement of an equitable lateral delimitation for the three countries.

[...]

XV

El problema resulta complicado por la aplicación de este método lesivo para el Perú. Sin embargo, un elemento fundamental se impone sobre cualquier otra consideración: hasta ahora el Perú no ha suscrito tratados específicos de delimitación marítima con los países vecinos, lo cual podría ser subsanado en cada caso por acuerdo entre las partes.

La investigación que desarrollaremos busca demostrar que ninguno de los instrumentos interpretados como tratados de delimitación marítima constituye tal, de modo que sería aconsejable llegar a suscribir tanto con Ecuador como con Chile verdaderos tratados sobre la materia. Se demostrará, así mismo, que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar recoge para toda delimitación el principio de equidad, lo que en nuestro caso se lograría con la adopción de la línea media o equidistante para separar el dominio marítimo del Perú del de los países vecinos del norte y del sur, lo que constituye justamente el método previsto por la misma Convención para tales efectos. En otras palabras, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar abriría al Perú nuevas perspectivas en este rubro.

No existe acuerdo entre las pocas personas que alguna vez han tratado este problema, en relación a si su carácter es eminentemente jurídico o político. En nuestra opinión, ello no resulta demasiado importante, ya que no podemos ignorar que, como sentenciaría la Corte Internacional de Justicia, todo acto de delimitación marítima tiene un aspecto internacional y por tanto está regulado por el Derecho Internacional. Además, debemos acep-

[...]

The research which we will conduct seeks to demonstrate that none of the instruments interpreted as maritime delimitation treaties is such, so that it would be advisable to be able to sign real treaties with both Ecuador and Chile on the matter.

[...]

XVI

tar que difícilmente el Perú podría iniciar acciones tendientes a lograr una variación de la actual práctica que en materia de delimitación marítima se lleva a cabo con Ecuador y con Chile, sin contar con suficiente respaldo jurídico.

Es entonces indispensable examinar cuidadosamente este campo para poder determinar las posibilidades que tendría nuestro país si, en base a consideraciones de orden político, económico o estratégico llegara a considerarse conveniente y oportuno obtener una sustitución de la mencionada práctica por el establecimiento acordado entre las partes, de la línea media o equidistante para obtener una delimitación lateral equitativa entre los países concernidos.

En el Capítulo I de la presente monografía se estudia el marco teórico y está orientado a precisar ciertos conceptos básicos que serán manejados a lo largo de la misma, tales como "frontera", "límite" y "delimitación", entre otros. En este Capítulo se demostrará que —aunque puedan establecerse equivalencias—, por su singular naturaleza no es posible trasladar al ámbito marítimo los conceptos aplicables a la delimitación terrestre. Se enfatiza el carácter internacional de todo acto de delimitación marítima y se determinarán las normas aplicables en la materia.

El Capítulo II indica brevemente las características del Antiguo Derecho del Mar, para pasar luego a estudiar el surgimiento y consolidación de la tesis de las 200 millas. Para nuestro tema esto reviste singular importancia

XVII

debido a que es precisamente en el contexto de las Declaraciones Unilaterales que formularon diversos Estados con el propósito de extender su soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, que aparece el primer texto jurídico —el Decreto Supremo N° 781 del 1° de agosto de 1947— que, como ya lo indicamos, recurre a los paralelos geográficos, a fin de determinar la anchura del dominio marítimo del Perú.

Se ubican también en este contexto la Declaración de Santiago y el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, suscritos por los mencionados países del Pacífico Sur. Estos documentos han sido errónea pero frecuentemente interpretados como tratados de delimitación marítima.

El Capítulo III es el central. Busca determinar propiamente los aspectos geográficos, técnicos, económicos, jurídicos, políticos y diplomáticos que involucra directamente el tema de la delimitación marítima del Perú con Ecuador y con Chile.

Además, en vista de la vinculación que guarda la delimitación marítima lateral con la frontal, hemos considerado pertinente incluir este último tema en nuestra monografía. Asimismo, se estudian las normas internas peruanas, ecuatorianas y chilenas que guardan relación con la delimitación marítima lateral del Perú, y se efectúa una referencia a los tratados suscritos por Ecuador con Colombia y Costa Rica; así como por Chile con Argentina, para delimitar sus respectivos dominios marítimos. Destacaremos en ese contexto, el hecho de que nuestros vecinos del norte y del sur

XVIII

no han suscrito tratados específicos sobre la materia únicamente con el Perú.

Del mismo modo, se analiza la problemática peruano-ecuatoriana y peruano-chilena sobre delimitación marítima, abarcando en cada una de esas secciones la variedad de elementos significativos que entremezclados configuran un complejo tema en las relaciones del Perú con Ecuador, con Chile y también con Bolivia; con este último país, en relación a una posible solución a su mediterraneidad.

Finalmente, el Capítulo IV está orientado a efectuar un análisis de las disposiciones que sobre el tema contiene la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. De ahí se extraerá la conclusión de si — en relación a este tema— conviene o no al Perú adherir a la Convención, teniendo en consideración además que Chile ya ha suscrito la misma. Pero, independientemente del hecho de que nuestro país adhiera o no a dicho tratado multilateral, las disposiciones que él contempla en relación a la materia son sumamente importantes en cuanto reflejan los principios y criterios aceptados por la Comunidad Internacional al respecto.

No podría concluir esta Introducción sin dejar constancia de mi agradecimiento al Embajador Alfonso Arias Schreiber y al Embajador Juan Miguel Bákula por su valiosa orientación y sugerencias; a la Primera Secretaria Liliana de Olarte por su generosa colaboración en la obtención del material necesario para la realización de la presente monografía; y al doctor

1. El Dominio Marítimo del Perú

1.1 Configuración Geográfica de la Costa Peruana

La costa peruana, por su ubicación geográfica, debería ser cálida, lluviosa y de exuberante vegetación; sin embargo es temperada, prácticamente carece de lluvias y es en una gran proporción desértica. Ello se debe a la cercana presencia de los Andes y a las particularidades del ecosistema marino vinculado al litoral.

La línea costera mide 3,079.50 Kms ¹⁴⁹, desde el límite con Ecuador en la Boca de Capones, establecido por el Protocolo de Río de Janeiro, hasta el límite con Chile establecido por el Tratado de 1929 y demarcado con Hito N° 1 ¹⁵⁰

En cuanto a la orientación general del litoral, que, como veremos mas adelante, constituye un elemento importantísimo en el tema de delimitación marítima de nuestro país, se presenta de la siguiente manera:

¹⁴⁹. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. *El Perú en Gráficos*

¹⁵⁰. *Ibid.*

[...]

The coastal line measures 3,079.50Km, from the boundary with Ecuador at Boca de Capones, which was established by the Protocol of Rio de Janeiro, up to the boundary with Chile established by the Treaty of 1929 and demarcated by Hito No. 1.

[...]

También es acertada la observación del citado autor en relación al hecho de que la Declaración no especificó la extensión del paralelo sobre la frontera terrestre que sería considerada a efecto de establecer la zona marítima de una isla o grupo de islas de un Estado frente a la zona marítima proyectada desde el territorio continental de otro Estado. En ese sentido, nuevamente coincidimos con el autor en cuanto opina que podría atribuirse dicha omisión al hecho de que la Declaración de Santiago preveía que la extensión de la zona marítima de cualquiera de los Estados firmantes podría exceder las doscientas millas, puesto que, como se ha indicado, la soberanía y jurisdicción exclusivas se proclamaron sobre el mar adyacente "hasta una distancia mínima" de tal extensión.

Sobre este tema llama la atención el hecho de que la Declaración incluyera entre sus artículos uno en los términos descritos, referido a la extensión de la zona marítima de una isla o grupo de islas, señalando como tope el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos. Lo singular del caso es que no se indica nada en relación a si ese paralelo debía ser considerado como la línea divisoria entre las zonas marítimas de doscientas millas trazadas a partir del territorio continental de cada uno de los Estados declarantes.

El razonamiento lógico nos diría que, de no dar por sentado esto último, carecería de sentido la referencia hacia las islas, puesto que no habría razón para que las zonas marítimas de éstas estuvieran limita-

[...]

The peculiarity of this case is that there is no indication as to whether the parallel had to be considered as the dividing line between the two hundred-mile maritime zones drawn from the continental territory of each one of the declarant States.

The logical reasoning would suggest that, were one not to assume the latter, the reference to the islands would be nonsensical, as there would be no reason for their maritime zones to be limited

das en su extensión por una línea distinta de la que pudiera marcar la separación entre las zonas marítimas de cada uno de los Estados, trazada a partir de su territorio continental. No obstante lo expuesto, somos de la opinión de que, con el sólo propósito de dar coherencia a la parte de la Declaración referida a la zona marítima de las islas, no podemos dar por supuesto un acuerdo entre los tres países en torno a la delimitación de sus zonas marítimas de doscientas millas trazadas a partir de sus costas continentales, lo cual supondría la existencia de un tratado de límites marítimos, y, ni la Declaración de Santiago es un tratado internacional, ni —como hemos visto— versa propiamente sobre límites marítimos entre los Estados firmantes.

— Naturaleza Jurídica

En relación a la naturaleza jurídica de la Declaración de Santiago, existen opiniones discrepantes. Por un lado, se ha argumentado que dicho instrumento constituye un negocio jurídico es decir, un acto generador de derechos y obligaciones; y, por otro lado, se ha sostenido que no configura un tratado internacional.

Con respecto al “nivel y obligatoriedad” de la Declaración, el doctor Eduardo Ferrero opina que, dado que ésta fue aprobada y ratificada por el Perú mediante Resolución Legislativa, “[...] la Declaración constituye a nivel interno una norma de la más alta jerarquía y a nivel

in their extension by a line which is different from the one that could mark the separation between the maritime zones of each one of the States, drawn from the continental territory. Notwithstanding the above, we are of the opinion that we cannot presuppose an agreement between the three parties regarding the delimitation of their two hundred-mile maritime zones drawn from their continental coasts, which would imply the existence of a maritime boundary treaty, for the sole purpose of ensuring coherence to the part of the Declaration which refers to the maritime zone of the islands, and neither is the Santiago Declaration an international treaty, nor – as we have seen – does it actually address precisely maritime boundaries between the signatory States.

[...]

Annex 157

M. F. Agüero Colunga, *Consideraciones para la delimitación marítima del Perú*, 2001

Marisol Agüero Colunga

CONSIDERACIONES PARA
LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA
DEL PERÚ

FONDO EDITORIAL DEL CONGRESO DEL PERÚ

BIBLIOTECA DEL CONGRESO DEL PERÚ
342.53
A31

Agüero Colunga, Marisol
Consideraciones para la delimitación marítima del Perú. /
Marisol Agüero Colunga. Lima: Fondo Editorial del Congreso
del Perú, 2001.
382 pp.
ISBN: 9972-755-89-4
*MAR TERRITORIAL (200 MILLAS) / DERECHO MARÍTIMO /
AGUAS TERRITORIALES / NACIONES UNIDAS /
CONVENCIONES POLÍTICAS / PERÚ*

MARISOL AGÜERO COLUNGA
CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

Diseño: Luis Valera
Diagramación: Silvia Vásquez

© Fondo Editorial del Congreso del Perú
Teléfono 426-0769 Telefax: 427-1144
Correo electrónico: webmaster@congreso.gob.pe
<http://www.congreso.gob.pe>
Impreso en el Perú
2001

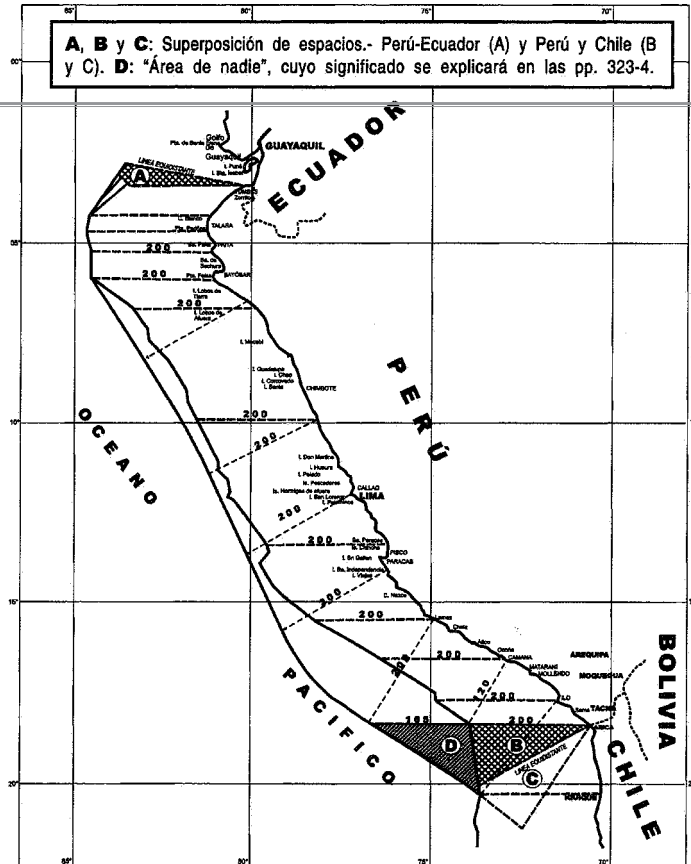
Hecho el depósito legal 1501012001-3578
Fondo Editorial del Congreso del Perú
Av. Abancay 251, Lima

Derechos del autor reservados
Partida Registral N.º 00905-2000
INDECOPÍ
Queda prohibida la reproducción total o parcial sin autorización expresa de su
autora.
Autorizada la circulación del libro *Consideraciones para la delimitación
marítima del Perú* en todo el territorio nacional.
Resolución Directoral N.º 0107-RE, del 12 de marzo del 2001.

MARISOL AGÜERO COLUNGA

Gráfico N.º 15

Comparación entre el límite exterior de la zona marítima de 200 millas del Perú trazado siguiendo los paralelos geográficos, y trazado siguiendo una distancia constante de la misma extensión



Fuente: Ing. Ángel Gózar Manyari

242

Diagram No. 15

Comparison between the outer limit of the 200-mile maritime zone of Peru drawn following the geographic parallels, and drawn following a constant distance of the same extension

A, B and C: Overlapping of spaces.- Peru-Ecuador (A) and Peru and Chile (B and C). **D:** "No one's area", which meaning will be explained at pages 323-4.

CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

Además de llamar la atención el hecho de que la Declaración —formulada con el propósito de dar a conocer a la comunidad internacional una decisión en materia de política marítima— incluya una disposición alusiva a la delimitación de la zona marítima correspondiente el territorio insular, también es sorprendente el hecho de que no indique nada con relación a si ese paralelo deba ser considerado también como la línea divisoria entre las zonas marítimas de 200 millas proyectadas a partir del territorio continental de cada uno de los Estados declarantes.

Un apresurado razonamiento sugeriría que ello tendría que darse por sentado, en tanto que de otro modo carecería de sentido la referencia hacia las islas, puesto que no habría razón para que las zonas marítimas de éstas estuvieran limitadas en su extensión por una línea distinta de la que pudiera marcar la separación entre las zonas marítimas generales de cada uno de los Estados declarantes. Esta interpretación debe ser descartada, ya que con el sólo propósito de dar coherencia a la parte de la Declaración referida a la zona marítima de las islas, no puede darse por supuesto un acuerdo entre los tres países en torno a la delimitación de sus zonas marítimas de 200 millas trazadas a partir de sus costas continentales, lo cual supondría la concertación de un tratado de límites marítimos, y ni la Declaración de Santiago es un tratado internacional, ni versa propiamente sobre límites marítimos entre los Estados firmantes.

Una explicación plausible a la alusión que efectúa la Declaración de Santiago a ese límite, consistiría en la intención de hacer frente a la eventualidad de que el trazado de la línea equidistante en la frontera marítima entre el Perú y Ecuador, a partir de sus respectivos territorios continentales, colocara a una isla como Santa Clara, perteneciente a Ecuador, pero situada también cerca del Perú, bajo la jurisdicción de este último país⁴⁶¹.

⁴⁶¹ Cabe anotar que el párrafo IV de la Declaración de Santiago no es aplicable en la frontera peruano-chilena, debido a la ausencia de islas.

[...]

Besides the striking fact that the Declaration – formulated to publicize to the international community a decision on maritime policy – included a provision regarding the delimitation of the maritime zone corresponding to the insular territory, it is also surprising that it does not provide any indication as to whether this parallel shall be considered also as the dividing line between the 200-mile maritime zones projected from the continental territory of each of the declarant States.

A hasty reasoning suggests that this should be taken for granted, since otherwise the reference to islands would be nonsensical, as there would be no reason for their maritime zones to be limited in their extension by a line which is different from the one which would mark the separation between the general [continental] maritime zones of each of the declarant States. This interpretation must be rejected because one cannot assume the existence of an agreement between the three countries on the delimitation of their 200-mile maritime zones drawn from the continental coasts, which would presuppose the conclusion of a maritime boundary treaty, merely in order to ensure coherence with the part of the Declaration which refers to the maritime zones of the islands, when the Santiago Declaration is neither an international treaty, nor does it address precisely maritime boundaries between the signatory States.

[...]

CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

del Pacífico Sur en 1954, en cuyo ámbito fue suscrito el Convenio sobre zona especial fronteriza marítima, revestía cierto carácter de urgencia, ya que diversas flotas extranjeras continuaban llevando a cabo actividades depredatorias en las aguas del Pacífico Sur, desconociendo la validez de la Declaración de Santiago de 1952.

Por tal razón, la realización de la Conferencia tenía como objetivo adoptar las medidas conjuntas que fueran necesarias para rechazar dichas actividades, consolidando y fortaleciendo las acciones de los tres países en defensa de su política marítima común, objetivo que podría haber sido echado a perder en caso de surgir alguna discrepancia entre los referidos Estados con relación a un tema tan delicado como la delimitación de sus fronteras marítimas. De ello se concluyó que el Convenio sobre zona especial fronteriza marítima no tuvo —ni podía haber tenido— el carácter de tratado de delimitación marítima, y respondió únicamente a otro género de propósitos, expresamente indicados en su texto.

Pues bien, analizando con mayor profundidad este tema, debe indicarse que la agenda de la Segunda Conferencia de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, llevada a cabo entre el 4 y el 8 de octubre de 1954, incluía temas como las medidas de vigilancia y control, el otorgamiento de permisos y los sistemas de sanciones a los infractores. Es especialmente en relación a este último punto que apareció la necesidad de adoptar alguna medida —aunque fuera de carácter provisional— que permitiera determinar la configuración de las infracciones cometidas por los pescadores en el desarrollo de sus actividades dentro de la zona marítima del país vecino, teniendo en consideración que dichas infracciones podían producirse involuntariamente.

Con ese propósito, se creó a partir de las 12 millas una zona neutral de 10 millas de ancho a cada lado del paralelo que, según el texto del Convenio, “constituye el límite marítimo entre los dos países”, afirmación basada, posiblemente, en el supuesto erróneo de que éste había sido establecido por la Declaración de

[...]

For that purpose, a neutral zone was created starting at 12 miles [from the coast] and extending to a breadth of 10 miles on either side of the parallel which, according to the text of the Agreement, “constitutes the maritime boundary between the two countries”, a statement which is probably based on the erroneous supposition that it [the boundary] had been established by the Santiago Declaration of 1952, while, in fact – as

Santiago de 1952, cuando en realidad —como ya fue expuesto— dicho instrumento sólo adoptó el paralelo geográfico para el caso excepcional de la presencia de alguna isla, infiriéndose *contrario sensu* que para la delimitación general, el límite debía seguir otro criterio. Por lo tanto, la mención que se hace en el Convenio sobre zona especial fronteriza marítima está viciada de error y no cabe invocarla válidamente, desde que parte de un supuesto inexistente.

Sobre esto último debe precisarse que el hecho de que un tratado haga referencia a una situación irreal no significa en modo alguno que por virtud de ese convenio las Partes le otorguen existencia. Así como un tratado que hipotéticamente versara sobre el régimen de condominio de dos Estados sobre una isla cuya presencia se asume equivocadamente no otorgaría existencia a la isla, del mismo modo, un tratado que mencionara como supuesto un determinado límite convenido entre dos Estados no crearía dicho límite.

Además, cabe anotar que se ha asumido que el paralelo a que hace referencia el Convenio es el paralelo geográfico que pasa por el punto en que llegan al mar las fronteras terrestres peruano-ecuatoriana y peruano-chilena; sin embargo ello no se precisa en parte alguna de dicho instrumento.

Alguna vez se ha pretendido interpretar que el Convenio en cuestión fue el que estableció la frontera en el mar entre los Estados Partes. Aunque tal interpretación tendría que desestimarse por ser a todas luces inconsistente, vale la pena insistir en que, aunque su denominación resulte engañosa, tanto sus Considerandos como la parte normativa ponen en evidencia que su único propósito fue la creación de una zona neutral de 20 millas de ancho entre los espacios marítimos de Ecuador y el Perú, por un lado, y del Perú y Chile, por otro lado, a fin de evitar la imposición de sanciones a las embarcaciones de poco porte que inocente y accidentalmente se encontraran pescando en la zona marítima del Estado vecino.

was already set out – the said instrument adopted the geographic parallel only for the exceptional situation of the presence of an island, implying *contrario sensu* that for the general delimitation, the boundary should follow another criterion. Thus, the reference which is made in the Agreement relating to a special maritime frontier zone is flawed by an error and cannot be validly invoked, since it is based on a non-existent supposition.

[...]

CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

establecida, y que ella sigue la línea del paralelo geográfico que pasa por el punto en que llega al mar la frontera terrestre común. Más adelante se verá cómo esa interpretación ha sido reafirmada de manera reciente, a través de la tesis chilena del Mar presencial.

Problemática peruano-chilena en materia de delimitación marítima

- *Determinación del punto en que llega al mar la frontera terrestre común*

Se señaló en el presente Capítulo (ver página 303) que en la frontera terrestre peruano-chilena el hito más próximo al mar es el N.º 1, denominado "Hito orilla del mar", que se encuentra ubicado en las coordenadas 18°21'03" de Latitud Sur y 70°22'56" de Longitud Oeste; y que, no obstante su denominación, dicho hito no llega al mar.

En efecto, entre esa marca y el mar existen aproximadamente 126 metros que no han sido determinados y que deberán serlo antes de que el Perú y Chile procedan a negociar el tratado para delimitar lateralmente sus respectivas zonas marítimas. El asunto no debería revestir ninguna dificultad ya que, para la determinación de los hitos más próximos al litoral de ambos países, se trazó un radio a 10 km del punto central ubicado en el primer puente sobre el río Lluta de la vía férrea de Arica a La Paz. El trazado de dicho radio señala la frontera terrestre delimitada, desde el hito N.º 12, hasta el hito N.º 1. Ahora faltaría continuar el trazado de dicho radio hacia el oeste, hasta los 18°21'07" de Latitud Sur y 70°22'58" de Longitud Oeste, aproximadamente, a fin de lograr identificar con precisión el punto en que llega al mar la frontera terrestre peruano-chilena, y poder estar, de ese modo, en condiciones de negociar la delimitación marítima. (Véase Gráfico N.º 21.)

[...]

- *Determination of the point at which the common land frontier reaches the sea*

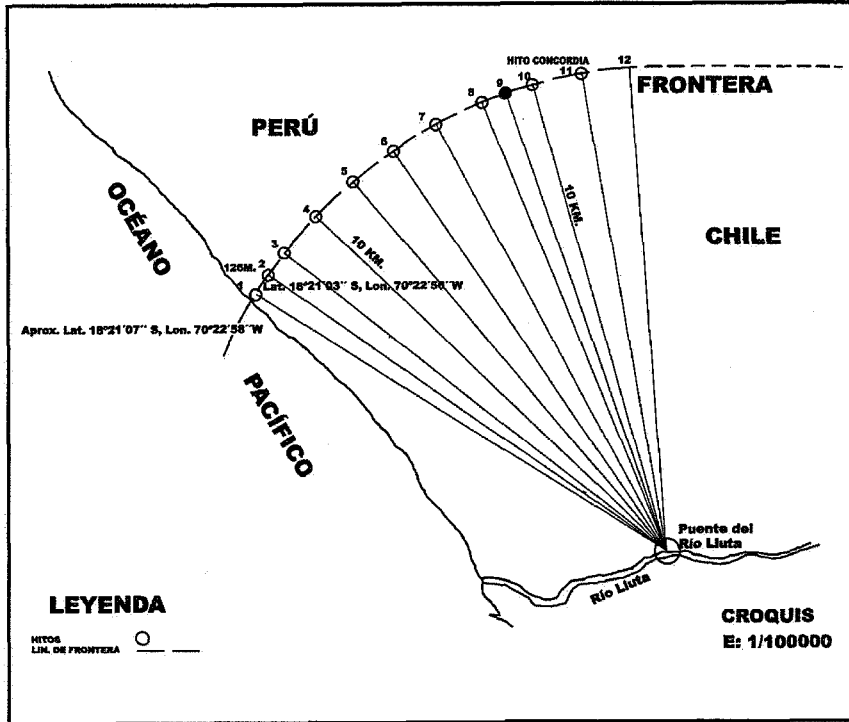
It has been indicated in the present Chapter (see page 303) that on the Peru-Chile land frontier the closest boundary marker to the sea is [Hito] No. 1, which is called “Hito seashore” [*orilla del mar*] and is located at the coordinates 18°21'03" Latitude South and 70°22'56" Longitude West; and which, notwithstanding its denomination, does not reach the sea.

Indeed, between this marker and the sea, there are approximately 126 meters which have not been determined but which are to be [determined] before Peru and Chile start negotiating the treaty for the lateral delimitation of their respective maritime zones.

[...]

MARISOL AGÜERO COLUNGA

Gráfico N.º 21
Proyección de la frontera terrestre peruano-chilena hasta el punto en que llega al mar



Fuente: Ing. Angel Gózar Manyari

- Delimitación de un mar territorial, una zona económica exclusiva y una plataforma continental con un dominio marítimo

Previamente se analizó en este mismo Capítulo la naturaleza jurídica de las zonas marítimas adyacentes al Perú (ver pág. 251) y a Chile (ver pág. 263), y se mostró que mientras el Perú tiene un “dominio marítimo” de 200 millas —que es una zona única, no prevista como tal en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, pero que tampoco resulta incompa-

Diagram No. 21

Projection of the Peru-Chile land frontier to the point at which it reaches the sea

MARISOL AGÜERO COLUNGA

el Perú y Chile, deben aplicarse medidas provisionales de carácter práctico y con fines específicos. Según las mismas, las competencias de ambos países en el ámbito marítimo han venido siendo divididas en función del paralelo geográfico que pasa por el Hito N.º 1, a pesar de que, como se ha indicado, no es ese el punto en que llega al mar la frontera terrestre, asunto que está pendiente de definición. A continuación se explicará con mayor detalle por qué la aplicación del mencionado paralelo geográfico resulta perjudicial para el Perú, mientras el trazado de la línea de equidistancia es el único que permite resolver equitativamente el problema de la superposición de las respectivas áreas marinas al dividir las por igual entre ambos países.

Cuando se proyecta el límite exterior de las zonas marítimas del Perú y de Chile hasta las 200 millas siguiendo una distancia constante —es decir, de manera de obtener la extensión de 200 millas frente a cada punto de los litorales de ambos países— se produce en el sur del Perú y en el norte de Chile una superposición de ambas áreas marítimas. Ello ocurre debido a que el perfil costero peruano, al seguir una orientación general Noroeste-Sudeste, forma un ángulo obtuso con el litoral chileno, cuya orientación general es Norte-Sur.

Existe por tanto una imposibilidad fáctica de que el Perú y Chile puedan contar de manera conjunta con un área marítima adyacente que mida a partir de cada punto de sus respectivas costas alcance las 200 millas de anchura. Si el Perú aplicase el método de la distancia constante en el extremo sur de su litoral, le impediría a Chile hacer lo mismo en su extremo norte, y viceversa. De allí la necesidad de que ambos renuncien por igual a sus aspiraciones extremas, mediante el trazado de una línea equidistante.

Como ya se mencionó, provisionalmente y hasta la suscripción de un tratado de delimitación marítima entre los dos países, se viene aplicando el paralelo geográfico que pasa por el Hito N.º 1 de la frontera terrestre común, para efectos prácticos de

CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

separar sus respectivas competencias en el ámbito del mar. Ello permite a Chile mantener incólume su área marítima hasta las 200 millas a lo largo de toda su costa, mientras que el Perú ve mermada la suya significativamente.

Al respecto, anota el Almirante Faura que los Departamentos que se ven seriamente afectados por la aplicación del paralelo geográfico son, de sur a norte: Tacna, que cuenta con un mar de entre 0 y 40 millas frente a sus costas; Moquegua, con un mar de entre 40 y 74 millas; y Arequipa, con uno de entre 74 y 200 millas, correspondiendo la última extensión a una porción mínima de este Departamento⁵³⁵.

En resumen, se ha estimado que en la práctica el Perú ve reducido su dominio marítimo en favor de Chile en unas 10 000 millas cuadradas⁵³⁶, cifra a la que se llega comparando el resultado obtenido de la aplicación del referido paralelo geográfico, con el que se lograría mediante el trazado de una línea equidistante para dividir equitativamente la potencial superposición de áreas marítimas entre el Perú y Chile⁵³⁷. (Véase Gráfico N.º 22.)

⁵³⁵ FAURA GAIG, Guillermo, op. cit., p. 195.

⁵³⁶ Ibid., p. 188.

⁵³⁷ Debe tenerse presente que el empleo del condicional y del término "potencial" para calificar la superposición de las zonas del Perú y de Chile obedece a que, en realidad, hasta el momento el Perú nunca ha proyectado su dominio marítimo de 200 millas desde cada punto de su litoral a todo lo largo del mismo, debido únicamente a restricciones provenientes de disposiciones de carácter interno. Se trata, en primer término, del Decreto Supremo N.º 781 del 1.º de agosto de 1947, según el cual la zona marítima de 200 millas reivindicada por este país debía medirse siguiendo la línea de los paralelos geográficos, con lo cual no había posibilidad de que la misma se proyectara más allá del paralelo que pasa por el punto en que llega al mar, en cada caso, su frontera con Ecuador y su frontera con Chile; y, en segundo lugar, de la Resolución Suprema N.º 23 de 1955, de acuerdo con la cual el límite exterior del dominio marítimo del Perú no puede sobrepasar la línea de los referidos paralelos en el norte y en el sur. El tema ha sido analizado con suficiente profundidad en el Capítulo II y en otras secciones del presente Capítulo.

[...]

As has already been mentioned, provisionally and until a maritime delimitation treaty between the two countries may be signed, the geographic parallel passing through Hito No. 1 of the common land frontier has been applied for the practical purpose of separating their respective competences in the sea area. This allows Chile to maintain unchanged its maritime area up to 200 miles along all its coast, while Peru sees its [maritime area] significantly reduced.

In this respect, Admiral Faura notes that the Departments which have been seriously affected by the use of the geographic parallel are, from the south to the north: Tacna, which has only between 0 and 40 miles of sea in front of its coasts; Moquegua, with a sea of between 40 and 74 miles; and Arequipa, with 74 to 200 miles, the latter corresponding to a small portion of this Department.

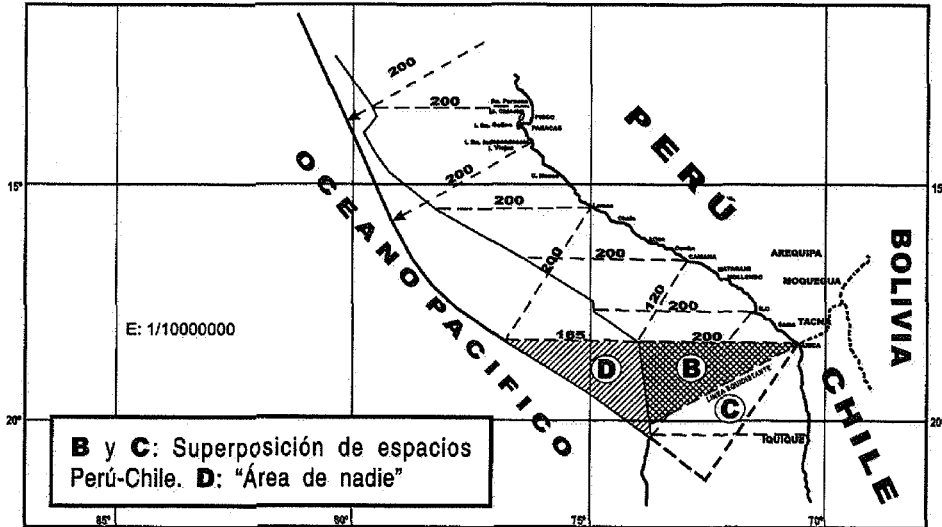
In summary, it has been estimated that Peru's maritime dominion would actually have been reduced, for the benefit of Chile, by about 10 000 square miles, a figure which is obtained by comparing the result obtained by the use of the geographic parallel with the result that one would obtain by drawing an equidistant line which equitably divides the potential overlap of maritime areas between Peru and Chile. (See Diagram No. 22.)

[...]

MARISOL AGÜERO COLUNGA

Gráfico N.º 22

Situación del dominio marítimo del Perú en la zona sur



Fuente: Ing. Angel Gózar Manari

Por último, debe tenerse presente que Chile, en tanto Estado Parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, está obligado por todas sus disposiciones, entre las cuales se encuentra aquella tantas veces citada, relativa a la delimitación del mar territorial entre dos Estados con costas adyacentes, según la cual ninguno de ellos tiene derecho a extender dicha zona más allá de una línea equidistante de los puntos más próximos de las líneas de base de ambos³⁵⁸. En aplicación de la referida norma, Chile no debería ejercer derechos en las 12 primeras millas a partir de sus costas, más allá de la línea equidistante de las líneas de base peruanas y chilenas. Según se expuso en el Capítulo III (ver página 195), para la delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental entre

³⁵⁸ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, artículo 15.º

CONSIDERACIONES PARA LA DELIMITACIÓN MARÍTIMA DEL PERÚ

dos Estados con costas adyacentes, corresponde la negociación de un acuerdo equitativo, asunto que se tratará, aplicado al caso concreto de la relación peruano-chilena, como último tema de esta obra.

- *“Área de nadie”*

El caso de la llamada “área de nadie” es realmente singular. Se explicó en la sección anterior cómo la aplicación del paralelo geográfico que pasa por el punto en que llega al mar la frontera terrestre peruano-chilena para separar las competencias de ambos países implicaría un recorte del dominio marítimo del Perú en favor de Chile, del orden de unas 10 000 millas cuadradas⁵³⁹.

Pues bien, conforme se anotó en el presente Capítulo (ver página 240), el Perú, a través de su legislación interna, se ha impuesto hasta ahora limitaciones en la proyección lateral de su zona marítima de 200 millas. A resultas de esa autolimitación se produce la denominada “área de nadie”, esto es, una extensión de mar que, si bien debería encontrarse dentro de la zona marítima proyectada desde la costa sur peruana hasta las 200 millas, y no estando superpuesta al área marítima sobre la que Chile ejerce derechos actualmente, queda relegada como parte de la alta mar. (Véase nuevamente el Gráfico N.º 22)

El área total de dicho espacio de forma triangular alcanza aproximadamente 8 560 millas cuadradas. Si se suma a esta área que actualmente es considerada parte de la alta mar, aquella otra de unas 10 000 millas cuadradas sobre la que actualmente Chile ejerce derechos, se obtiene un total de 18 560 millas cuadradas, que es la extensión que debería ser parte integrante del dominio marítimo del Perú.

⁵³⁹ A fin de simplificar el tratamiento del tema, no se insistirá en esta sección sobre el hecho —que ya fue señalado— de que la frontera terrestre peruano-chilena en realidad no llega al mar. De otro lado, sobre el empleo del condicional véase la nota 537.

MARISOL AGÜERO COLUNGA

Sin embargo, la situación de las dos áreas mencionadas es diferente, ya que la recuperación de ésta para el dominio marítimo del Perú dependería simplemente de una acción unilateral. Efectivamente, habiendo sido originada su configuración tan sólo de una norma de carácter interno⁵⁴⁰, la derogatoria de dicha norma comportaría la automática incorporación de ese espacio al dominio marítimo nacional.

El lector advertirá que el tratamiento del “área de nadie” podría haber sido abordado más propiamente en la parte dedicada a la delimitación marítima unilateral del Perú. Si bien ello es cierto, se prefirió su inclusión dentro de la problemática peruano-chilena sobre delimitación marítima, debido a que la recuperación de dicha extensión de mar implicaría la configuración de una realidad inexistente hasta el momento, con consecuencias en la relación bilateral: una porción del mar adyacente a las costas de Chile pasaría a dejar de limitar con la alta mar para pasar a limitar con el dominio marítimo del Perú.

- *Concepto chileno de “Mar presencial”*

El concepto chileno de “Mar presencial” es en cierta medida de reciente creación, ya que sólo ha transcurrido una década desde que el Comandante en Jefe de la Armada chilena, Almirante Jorge Martínez Busch lo formuló por primera vez, como tema de una clase magistral dictada con motivo del mes del mar⁵⁴¹. Su elaboración parte a su vez de otro concepto nuevo, denominado “Oceanopolítica”, definido por su autor como la “consideración de la existencia del océano en el entorno geográfico y de la influencia que esta existencia tiene sobre las decisiones políticas”, que “lleva a ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado”⁵⁴².

⁵⁴⁰ Resolución Suprema N.º 23 de 1955, artículo 2.º

⁵⁴¹ MARTINEZ BUSCH, Jorge. “Ocupación efectiva de nuestro mar, la gran tarea de esta generación”, en: Revista de Marina N.º 3, Santiago, 1990, pp. 233-245.

[...]

- No one's area [*Área de nadie*]

The case of the so-called “no one's area” is really peculiar. How the use of the geographic parallel passing through the point at which the Peru-Chile land frontier reaches the sea for the separation of the jurisdiction of the two countries would imply a cut-off of Peru's maritime dominion of about 10 000 square miles in favour of Chile was explained in the previous section.

Thus, as stated in the present Chapter (see page 240), Peru has been imposing limitations upon itself, through its internal legislation, for the lateral projection of its 200-mile maritime zone. From this auto-limitation arises the so-called “no one's area”, that is, an extension of sea which, although it should be located within the 200-mile maritime zone projected from the Peruvian coast, and since it does not overlap with the maritime zone over which Chile currently exercises rights, remains part of the high seas. (See Diagram No. 22.)

[...]

The reader shall note that the consideration of the “no one's area” could have been addressed more appropriately in the section dedicated to Peru's unilateral maritime delimitation. Even though this is true, its inclusion in the section on Peru-Chile maritime delimitation issues has been preferred, because the recovery of such extension of sea would entail the configuration of a situation which has not existed so far, with consequences on the bilateral relation: a portion of the sea adjacent to the coasts of Chile would no longer abut the high seas and would start abutting the maritime dominion of Peru.

[...]

Annex 158

L. M. Alexander, “Baseline Delimitations and Maritime Boundaries”,
Virginia Journal of International Law, Vol. 23, 1983, p. 503

Baseline Delimitations and Maritime Boundaries

LEWIS M. ALEXANDER*

The body of rules and regulations for establishing offshore jurisdictional zones involves three types of geographical issues. One type concerns the width of the various zones, a second issue pertains to the seaward and lateral limits of the zones, and the third involves the baselines along the coast from which the breadth of the zones is measured. The question of baselines is related to the physical nature of the coast itself, a phenomenon which varies greatly from place to place throughout the world. Some coasts are rugged and deeply indented; others are smooth and unbroken; still other coasts are the deltas of rivers where the low-water line can change significantly over short periods of time. Coasts may be fringed by islands, rocks or coral reefs. Given the wide variety of physical conditions which exist world wide, it is somewhat surprising that the 1982 Convention on the Law of the Sea (the Convention or the 1982 Convention)¹ provides for baseline delimitations along almost all types of coastline in a relatively few articles.

The official baseline along the coast is an important juridical feature of the state. Waters landward of the baseline, such as bays and estuaries, are internal waters of the coastal state; waters seaward of the baseline are the territorial sea and, if claimed, the contiguous zone and the exclusive economic or fisheries zone. The baseline is also used in the delimitation of certain types of maritime boundaries between states with opposite or adjacent coasts.

* Director, Center for Ocean Management and Studies, and Professor of Geography and Marine Affairs, University of Rhode Island.

1. Convention on the Law of the Sea, opened for signature Dec. 10, 1982, U.N. Doc. A/CONF. 62/122 (1982)[hereinafter cited as the 1982 Convention or the Convention].

5. *Other Forms of Modification*

In addition to the techniques noted above, countries may negotiate other forms of modification of equidistant boundaries, or third parties may impose adjustments.¹⁶⁵ A boundary, for example, may be based on the equidistant method, but some of the precise turning points may be shifted as a result of negotiations between the parties. Most of the turning points of the India-Sri Lanka continental shelf boundary, both in the Bay of Bengal and the Gulf of Manaar,¹⁶⁶ are, by agreement, slightly off the median points. In the case of the India (Nicobar Islands)—Indonesia continental shelf boundary,¹⁶⁷ several intermediate turning points, which are necessary to effect a true equidistant line, were by agreement omitted in the final delimitation. Another type of modification exchanges small areas on each side of the maritime boundary.¹⁶⁸ In addition, a particularly circuitous boundary line may be "smoothed out" in the interests of administrative efficiency.¹⁶⁹ But in these and other cases, the basic premise remains one of a boundary based on the method of equidistance from all points along the baselines of the affected states.¹⁷⁰

B. Lines Perpendicular to the General Direction of the Coast

The method of delimiting a maritime boundary which is perpendicular to the general direction of the coast has been sanctioned by the ICJ in the *Libya-Tunisia* case,¹⁷¹ and has been utilized in a number of bilateral boundary agreements. For such a delimitation,

165. See, e.g., Rhee, *supra* note 123 (discussing United States-Canada Arbitration: Gulf of Maine).

166. LIS, *supra* note 61, No. 77, Maritime Boundaries: India-Sri Lanka, Feb. 16, 1978.

167. LIS, *supra* note 61, No. 62, Continental Shelf Boundary: India-Indonesia, Aug. 25, 1975.

168. The United States-Mexican maritime boundary in the Pacific, for example, simplified the boundary line by an equal exchange of territory in the boundary area. See LIS, *supra* note 61, No. 45, Maritime Boundary: Mexico-United States, Aug. 11, 1972.

169. The straight line segments, for example, are utilized in the Finland-Sweden continental shelf boundary. LIS, *supra* note 61, No. 71, Continental Shelf Boundary: Finland-Sweden, June 16, 1976.

170. In the United States-Mexican territorial sea boundary in the Gulf of Mexico, for example, the landward terminus is the center of the mouth of the Rio Grande river, wherever that mouth may be as the river meanders. The first offshore point is a fixed point located 2,000 feet from the midpoint of the river as it existed immediately after the signature of the boundary treaty. See LIS, *supra* note 61, No. 45, Maritime Boundary: Mexico-United States, Aug. 11, 1972.

171. *Libya-Tunisia Continental Shelf Case*, *supra* note 125.

the locations of the baselines are important in determining general direction. In the *Libya-Tunisia* case, the Court held that a maritime boundary extending seaward from the coast at an angle of 26° east of north was an equitable line, since it corresponded to a line which was perpendicular to the general direction of the coast. Moreover, the line had earlier been used by France and Italy when they were responsible for the external relations of Tunisia and Libya respectively, "as a *modus vivendi* concerning the lateral delimitation of fisheries jurisdiction. . . which was proposed on the basis that it was perpendicular to the coast."¹⁷²

Several bilateral agreements have utilized lines perpendicular to the general direction of the coast. For example, the Brazil-Uruguay continental shelf boundary extends for over 200 nautical miles from the coast and is based on a line which is nearly perpendicular to the general direction of the coast.¹⁷³ The Argentina-Uruguay continental shelf boundary is in part a line which is perpendicular to the closing line of the Rio de la Plata which extends between the coasts of the two countries.¹⁷⁴ Three maritime boundaries along the west coast of South America, Chile-Peru,¹⁷⁵ Peru-Ecuador,¹⁷⁶ and Ecuador-Colombia,¹⁷⁷ follow parallels of latitude which are, in effect, perpendicular to the general direction of the coast. This method was also employed in the maritime boundary agreement between Gambia and Senegal.¹⁷⁸

C. Lines Based on Proportionality

The method of determining maritime boundaries on the basis of proportionality was first noted by the ICJ in the *North Sea Continental Shelf Cases*.¹⁷⁹ The Court, in considering the means whereby a delimitation could be carried out in such a way as to be characterized as equitable, found:

172. *Id.* at 84.

173. LIS, *supra* note 61, No. 73, Maritime Boundary: Brazil-Uruguay, Sept. 30, 1976.

174. LIS, *supra* note 61, No. 64, Continental Shelf Boundary: Argentina-Uruguay, Oct. 24, 1975.

175. LIS, *supra* note 61, No. 86, Maritime Boundary: Chile-Peru, July 2, 1979.

176. LIS, *supra* note 61, No. 88, Maritime Boundary: Ecuador-Peru, Oct. 2, 1979.

177. LIS, *supra* note 61, No. 69, Maritime Boundary: Colombia-Ecuador, Apr. 1, 1976.

178. LIS, *supra* note 61, No. 85, Maritime Boundaries: The Gambia-Senegal, Mar. 23, 1979.

179. *North Sea Continental Shelf Cases* (W. Ger. v. Den.; W. Ger. v. Neth.) 1969 I.C.J. 1 (Judgement of Feb. 20).

A final factor to be taken account of is the element of a reasonable degree of proportionality which a delimitation effected according to equitable principles ought to bring about between the extent of the continental shelf appertaining to the States concerned and the lengths of their respective coastlines—these to be measured according to their general direction.¹⁸⁰

When determining the actual lengths of the coastlines, the Court felt that the choice and application of appropriate technical methods should be left for the parties to decide. The Court noted, however, that one method “consists in drawing a straight baseline between the extreme points at either end of the coast concerned, or in some cases a series of such lines.”¹⁸¹

Proportionality was used in delimiting the outer portion of the continental shelf boundary between France and Spain in the Bay of Biscay.¹⁸² In this case, the calculations were based on the use of artificial coastlines by both countries. The Spanish straight baseline joins the landward point of the French-Spanish territorial sea boundary in the Bidassoa estuary with Cabo Ortegal on the northwest coast. The French utilize two baselines; one from the Bidassoa estuary north to Pointe de la Negade at the mouth of the Gironde River, and the second from Pointe de la Negade northwestward to Pointe du Raz (see figure 9).

Proportionality also figured in the decision of the ICJ in the *Libya-Tunisia* case with respect to the seaward portion of the maritime boundary between the two states. In this situation, the Court noted that the lengths of the relative portions of the coastlines of Libya and Tunisia, “measured along the coastline without taking account of small inlets, creeks, and lagoons,”¹⁸³ The Court then determined the appropriate ratio of proportionality of the two lengths, and utilized this ratio in delimiting the seaward portions of the maritime boundary, north of latitude 34°10'30" north.¹⁸⁴

180. *Id.* at 52.

181. *Id.*

182. LIS, *supra* note 61, No. 83, Territorial Sea and Continental Shelf Boundaries: France-Spain, Feb. 12, 1979.

183. *Libya-Tunisia Continental Shelf Case*, *supra* note 125, at 91.

184. *Id.* at 91.

Annex 159

E. W. Anderson, *International Boundaries – a Geopolitical Atlas*, 2003

INTERNATIONAL BOUNDARIES

A Geopolitical Atlas

Ewan W. Anderson

London: TSO

INTERNATIONAL BOUNDARIES

Bolivia: From the tripoint with Argentina, Zapaleri Peak, the boundary runs west for a short distance before trending northwards, either along local ridges or in straight lines, linking the major peaks of the Andes. At its northern end, it follows a river before running in a straight line to the tripoint with Peru.

Approximate accordance with topographical features:	85 %
Potential geographical accessibility:	1
Potential political instability:	2.5
Geopolitical index:	2.5

Peru: From the terminal point on the Pacific Ocean coastline, the boundary runs eastwards and northwards in a loop, passing to the west of Mount Tacora. It then turns east and north-east, crossing Lake Blanca to the tripoint with Bolivia.

Approximate accordance with topographical features:	8 %
Potential geographical accessibility:	1
Potential political instability:	0.5
Geopolitical index:	0.5

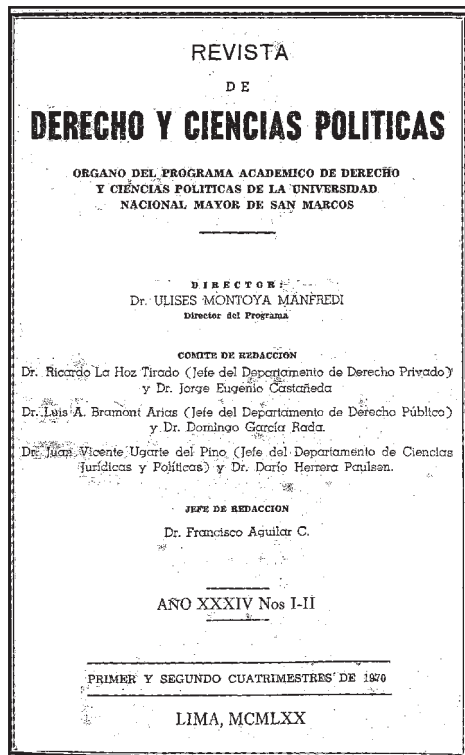
Maritime boundaries ■ Chile has a coastline length of 6,435 km, 51% of the national perimeter. It claims a territorial sea of 12 nml, contiguous zone of 24 nml, an EEZ of 200 nml and a continental shelf of 200 nml. Maritime boundary settlements have been reached as follows:

Chile–Argentina (1984): This is one of the most political of maritime boundary agreements and it necessitated, eventually, Papal mediation. The agreement followed the Beagle Channel Arbitration Award (1977) in which sovereignty over the islands of Picton, Lennox and Nueva by Chile was recognised. Argentina did not accept the Arbitration Award but the boundary settlement of 1984 assumes Chilean sovereignty over the islands. In the Beagle Channel itself there is a territorial sea boundary and beyond it, one sector which is equidistant, one which is to the north of the equidistant line, two longitudinal sectors and one latitudinal length. The adjustment was for purposes of navigation to avoid restrictions of access to the coast of Argentina. In the agreement, freedom of navigation of the Beagle Channel was linked with that of the Strait of Magellan to the north. These are seen as reciprocal interlocking agreements. The overall agreement includes provision for co-operation over resources.

Chile–Peru (1952): The maritime boundary is the parallel of latitude 18°23'03"S which accords with the land boundary and diverges considerably from the equidistant line. As a result, there is a gray zone problem. The agreement takes account of navigation and particularly fishing for which there is a special maritime frontier zone, allowing a 10-nml buffer on either side of the boundary.

Annex 160

A, Arias-Schreiber, “Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú”, *Revista de Derecho y Ciencias Políticas*, XXXIVth year, Nos I-II, 1970, p. 35.



Derecho y Ciencias Políticas Año XXXIV-1970. Lima, Perú

Fundamentos de la Soberanía Marítima del Perú*

Por ALFONSO ARIAS-SCHREIBER P.

Embajador

Resumen.— La presente es una síntesis informal de las razones por las cuales el Gobierno peruano proclamó y mantiene su soberanía en una zona marítima de 200 millas. Comprende: Los antecedentes de este límite; los principales fundamentos que lo sustentan; las perspectivas de su consolidación internacional.

I. ANTECEDENTES DEL LIMITE DE LAS 200 MILLAS

A grandes rasgos, la historia del régimen jurídico del mar puede ser resumida en tres etapas o concepciones principales (1):

En primer término, la idea del *mar cerrado*, sostenida por el Imperio Romano con relación al Mediterráneo, por las Repúblicas de Venecia y Génova respecto del Adriático y del Mar de Liguria, por los Reinos de España y Portugal con motivo de los descubrimientos en el Atlántico, por Suecia y Dinamarca sobre el mar Báltico y el mar del Norte, y por Gran Bretaña sobre el "mar británico".

(*) Conferencia dictada el 9 de abril de 1970, en el Centro de Altos Estudios Militares (CAEM), por el Autor en su calidad de Director de Soberanía y Fronteras del Ministerio de Relaciones Exteriores.

(1) Esta es, por cierto, una simplificación didáctica, pues las concepciones sobre el régimen jurídico del mar se han ido alternando a lo largo de la historia. Así, en la antigüedad Ulpiano sostuvo que la naturaleza había abierto el mar para todos, y Celso afirmó que el uso del mar era común a toda la humanidad. La coexistencia de las aguas territoriales y el alta mar fue admitida en el siglo XVII por el propio John Selden, quien señaló como límite el alcance de la vista desde la playa; y el jurista holandés Cornelio van Bynkeshoek, en su obra "Dominio de los Mares" (1702), opinó que la potestad territorial terminaba donde llegaba el alcance de las armas, principio que el siciliano Gallani, en 1782, tradujo en el límite de las 3 millas, por ser ese el alcance de los cañones de la época. Además ya en el siglo XVIII los Estados se arrogaron competencia administrativa en una zona contigua a su mar territorial para fines policiales, aduaneros y sanitarios.

a las 12 millas (4). Y es más que probable que esta tendencia continúe en los próximos años.

11. *Sustento en el Derecho Internacional Americano.*

Además de la Declaración de Panamá de 1939, el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca de 1947, y la propia carta de la Organización de Estados Americanos suscrita en Bogotá en 1948, que incorporó el derecho de autodeterminación, son muchas las disposiciones que pueden ser invocadas dentro del Derecho Internacional Americano en apoyo del límite de las 200 millas. Entre ellas destacan:

- El proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, preparado por el Comité Jurídico Interamericano, por encargo de la Primera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos celebrada en Río de Janeiro, en 1950, y cuyo Artículo 2º reconoció el derecho de cada uno de los Estados signatarios para fijar una zona de protección, control y aprovechamiento económico hasta una distancia de 200 millas marinas;
- La Resolución titulada "Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar", aprobada en la Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos que se celebró en México en 1956, y por la cual se admitió: que la extensión de tres millas para delimitar el mar territorial era insuficiente y no constituía una norma general del Derecho Internacional; que por lo tanto se justificaba la ampliación de la zona tradicionalmente llamada "mar territorial"; y que cada Estado tenía competencia para fijar su mar territorial hasta límites razonables, atendiendo a factores geográficos y biológicos, así como las necesidades económicas de su población y a su seguridad y defensa;
- La Resolución 11 del II Congreso Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, reunido en San Pablo en 1953, según la cual los Estados que carecen de plataforma submarina tienen el derecho de reglamentar y fiscalizar la

(4) Camerún (18 millas de mar territorial), Ceilán (100 millas de zona de conservación pesquera), Corea (20 y 200 millas de zona de pesca exclusiva), Ghana (100 millas de zona de conservación pesquera), Guinea (120 millas de mar territorial), India (100 millas de zona de conservación pesquera), Pakistán (100 millas de zona de conservación pesquera), Senegal (18 millas de zona de pesca exclusiva).

pesca y la caza que se realicen en las zonas de alta mar adyacentes a su mar territorial hasta el límite de 200 millas marinas.

De otro lado, debe tenerse presente que el límite de las 200 millas ha sido sustentado en un acuerdo multilateral: la Declaración de Santiago suscrita en 1952 por Chile, Ecuador y Perú. En virtud de dicha declaración, los tres países proclamaron como norma de su política internacional marítima la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña sus Costas hasta una distancia mínima de 200 millas. Al efecto, los tres países citados han establecido todo un sistema sub-regional conocido como la Conferencia del Pacífico Sur, con una Comisión Permanente, un Secretario General y dos Subsecretarios Jurídico y Científico, así como los respectivos Comités, y que ha celebrado reuniones periódicas y elaborado un buen número de convenios y reglamentos complementarios.

En mayo de 1970, los Estados latinoamericanos que ejercen jurisdicción hasta 200 millas (Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú y Uruguay) suscribieron en Montevideo una Declaración de Principios Básicos sobre el Derecho del Mar, reconociendo, en resumen:

- el derecho de los Estados ribereños a disponer de los recursos naturales del mar adyacente a sus territorios, para el desarrollo de sus economías y el bienestar de sus pueblos;
- el derecho a establecer los límites de su soberanía y jurisdicción marítima, de conformidad con sus características geográficas y con los factores que condicionan la existencia y necesidad de aprovechamiento de los recursos marinos;
- el derecho a ejercer y regular la pesca y caza acuática dentro de esos límites;
- el derecho de ejercer y regular la explotación de los recursos de sus plataformas continentales, hasta donde la profundidad de las aguas haga posible dicha explotación;
- el derecho a ejercer y regular el aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos hasta el límite donde los Estados ribereños ejerzan su jurisdicción sobre el mar.
- y el derecho a adoptar medidas reglamentarias para estos fines, sin perjuicio de la comunicación internacional.

[...]

On the other hand, one should bear in mind that the 200-mile limit has been upheld in an international agreement: the Santiago Declaration signed in 1952 by Chile, Ecuador and Peru. Pursuant to this declaration, the three states proclaimed, as a norm of their international maritime policy, exclusive sovereignty and jurisdiction which corresponds to each one of them over the sea adjacent to their Coasts up to a minimum distance of 200 miles. In this respect, the three aforementioned countries have created a sub-regional system known as the Conference of the South Pacific, with a Permanent Commission, a Secretary-General and two Legal and Scientific Under-Secretaries, as well as corresponding Committees, and which has held periodical meetings and has produced a considerable number of agreements and complementary regulations.

[...]

Annex 161

A. Arias-Schreiber, “Delimitación de la frontera marítima entre Perú y Chile”, *Revista Peruana de Derecho Internacional*, Vol. LI, January-June 2001, No. 117, p. 13

DELIMITACIÓN DE LA FRONTERA MARÍTIMA ENTRE PERÚ Y CHILE

*Alfonso Arias-Schreiber Pezet **

El incidente ocurrido en marzo de este año por el emplazamiento arbitrario de una torre de vigilancia algunos metros al norte de la línea fronteriza que separa los territorios de Chile y Perú, reveló la existencia de un problema aun más grave: el de la delimitación definitiva –todavía pendiente– de la frontera marítima entre los dos países. El propósito de este artículo es ofrecer un resumen sobre la índole y las consecuencias de lo que hoy constituye el último contencioso peruano–chileno en el delicado marco de sus espacios limítrofes, a cuyo efecto se analizan los aspectos siguientes:

- I. ÍNDOLE DEL PROBLEMA
- II. ORIGEN Y ALCANCES DE LA NORMA ACTUALMENTE APLICABLE
- III. IMPLICACIONES DEL PARALELO GEOGRÁFICO PARA EL PERÚ Y PARA CHILE
- IV. NATURALEZA DE LOS INSTRUMENTOS SUSCRITOS
- V. MANIFESTACIONES DE LAS PARTES
- VI. PERTINENCIA DE LOS PRINCIPIOS DE EQUIDAD Y EQUIDISTANCIA
- VII. APREMIO DE UNA SOLUCIÓN AMISTOSA
- VIII. CONCLUSIONES

* Embajador en el Servicio Diplomático de la República, especialista en Derecho del Mar, Miembro Titular de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional, Miembro del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y del Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Este trabajo refleja sólo la opinión del autor.

Desde luego, siendo éste un trabajo de divulgación, no se agotan en él todas las facetas del tema, pero sí se describe lo más esencial.

I. ÍNDOLE DEL PROBLEMA

En síntesis, se trata del hecho que, desde 1954, viene aplicándose la línea del paralelo geográfico como límite fronterizo de las zonas marítimas del Perú y de Chile, pese a que no existe un tratado específico de delimitación de esa frontera entre los dos países, que dicha línea es inequitativa para una de las partes, y que da lugar a que se produzcan lamentables incidentes, con perjuicios para los pescadores, tensiones y rencores. Aunque el Perú más de una vez ha planteado a Chile la necesidad de una delimitación formal y conclusiva de sus zonas marinas adyacentes, hasta ahora la respuesta se ciñe a expresar que este asunto fue definido por instrumentos diversos y que no hay materia o realidad para abrir un debate. Sin embargo, la historia enseña que en las relaciones bilaterales, la negativa de una de las partes a reconocer la existencia de un diferendo con la otra, muy lejos de ponerle término contribuye a agravarlo. Además, según principios universalmente reconocidos, en el caso de controversias entre dos Estados sobre temas como los relativos a la delimitación marítima, ellos tienen el deber de entablar conversaciones y negociar de buena fe la búsqueda de un acuerdo, a fin de llegar a una solución compatible con las normas pertinentes del derecho internacional, que sea justa y mutuamente aceptable. Sobre el particular volveremos al final de este estudio.

II. ORIGEN Y ALCANCES DE LA NORMA ACTUALMENTE APLICABLE

La causa del problema bilateral se origina en una interpretación equivocada del segundo párrafo del inciso IV de la Declaración de Santiago de 1952, por la cual los gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclamaron como norma de su política internacional marítima, la soberanía y juris-

I. NATURE OF THE PROBLEM

In synthesis, it relates to the fact that, since 1954, the line of the geographic parallel has been applied as the frontier boundary of the maritime zones of Peru and Chile, despite there not being a specific treaty of delimitation of that frontier between the two countries, that this line is inequitable for one of the parties, and that it gives rise to regrettable incidents, causing prejudice to fishermen, tension and grudges.

[...]

dicción exclusiva que a cada uno de los tres países les corresponde sobre el mar, su suelo y subsuelo, hasta la distancia de 200 millas.

En efecto, según dicho párrafo, “Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos”. Esa disposición fue incluida para resolver el caso de las islas Puná, Santa Clara y otras que, si bien pertenecen al Ecuador, se encuentran también cerca del litoral peruano. La simple lectura del párrafo precitado permite disipar cualquier duda al respecto y confirma el tenor inequívoco del límite del paralelo geográfico, concebido con el carácter de una norma de excepción, que sólo rige en el caso de islas como las descritas.

De allí se desprende, contrario sensu, conforme a las pautas de la hermenéutica jurídica, que en ausencia de aquellas islas corresponde aplicar las disposiciones pertinentes del derecho internacional. En la actualidad, tales disposiciones están contenidas en los artículos 15, 74 y 83 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según el primero de dichos artículos, relativo a la delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente, salvo acuerdo en contrario o la existencia de derechos históricos u otras circunstancias especiales(1), ningún Estado tiene derecho 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 de los respectivos Estados. El segundo de los referidos artículos establece que (de no existir un acuerdo en vigor entre los Estados interesados), la delimitación de la

(1) Conforme queda dicho al principio y se desarrollará más adelante, no existe un acuerdo específico de delimitación de la frontera marítima del Perú con Chile, ni tampoco con el Ecuador; el convenio de 1954, que tuvo por objeto establecer una zona de tolerancia pesquera para embarcaciones de poco porte ha perdido su razón de ser; y mal cabría atribuir el carácter de “derechos históricos” a la aplicación en estas últimas décadas de acuerdos asentados sobre bases erróneas, que además resultan incompatibles con principios fundamentales del derecho internacional.

zona económica exclusiva 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 de la Corte Internacional de Justicia(2), a fin de llegar a una solución equitativa. Y el tercero de los artículos mencionados repite esta fórmula tratándose de la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.

En resumen, la regla generalmente aplicable entre Estados de costas adyacentes (como es el caso del Perú y Chile) es la línea media o equidistante para la delimitación del mar territorial (desde la costa hasta las 12 millas); y, tratándose de la zona económica, como también de la plataforma continental (entre las 12 y las 200 millas), la delimitación debe hacerse por acuerdo entre las partes, recurriendo a las fuentes y a los medios previstos por el derecho internacional, a fin de llegar a una solución equitativa.

Aunque es cierto que cuando Chile, Ecuador y Perú suscribieron la Declaración de Santiago en 1952, no se habían adoptado todavía como instituciones universalmente reconocidas el mar territorial hasta las 12 millas, y la zona económica exclusiva, al igual que la plataforma continental, desde allí hasta las 200 millas, los criterios de la línea media o equidistante y el principio de la equidad o de soluciones equitativas ya se aplicaban como normas usuales y razonables para los deslindes marítimos entre Estados vecinos.

Sin embargo, cuando a fines de 1954 los tres países negociaron la adopción de una zona de tolerancia pesquera, bajo el título de "Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima", se estableció "una zona especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países". Al proceder así, utilizándose una fórmula propuesta por la

(2) El artículo 38 consigna como fuentes aplicables las convenciones internacionales, la costumbre internacional, los principios generales de derecho, las decisiones judiciales y la doctrina de los publicistas.

[...]

Although it is true that when Chile, Ecuador and Peru signed the Santiago Declaration of 1952 a territorial sea of up to the 12 miles, the exclusive economic zone, and the continental shelf, up to the 200 miles, had not yet been adopted as universally recognized concepts, the median or equidistant line and the principle of equity were already [being] applied as usual and reasonable rules for maritime delimitation between neighbouring States

However, when at the end of 1954 the three states negotiated the adoption of a fishing tolerance zone, under the title of “Agreement Relating to a Special Maritime Frontier Zone”, “a special zone at a distance of 12 nautical miles from the coast, extending to a breadth of 10 nautical miles on either side of the parallel which constitutes the maritime boundary between the two countries” was established. In proceeding this way,

delegación ecuatoriana, se partió del supuesto erróneo que la Declaración de Santiago había adoptado la línea del paralelo geográfico como una norma general aplicable a la delimitación de las zonas marítimas continentales, y no como una regla específica para el caso de ciertas islas con las características ya referidas. Nótese bien la procedencia y la prueba del yerro en la parte final de la frase, donde dice “entre los dos países”, en lugar de “entre los respectivos países”, desliz debido a que la propuesta del Ecuador respondía a su situación particular con el Perú, pero no era extensiva a la nuestra con Chile.

Mal podría inferirse de ese texto que la Declaración de Santiago también admitió la procedencia de utilizar la línea del paralelo para la delimitación de las zonas marítimas adyacentes a las costas continentales de los países signatarios. De la lógica se desprende todo lo contrario. Por lo demás, si bien la aplicación del paralelo geográfico es correcta en el caso de un litoral como el chileno que, a partir de la bahía de Arica, corre casi verticalmente en dirección hacia el sur. Sin embargo, no ocurre lo mismo tratándose de la costa peruana que, a partir de Punta Negra en el departamento de Piura, hasta la frontera terrestre con Chile, sigue una dirección inclinada noroeste-sureste; de suerte que el procedimiento apropiado para mantener, entre aquellos dos puntos, el límite exterior de su zona marítima a una distancia constante de 200 millas, es mediante el trazo de líneas perpendiculares a esa dirección inclinada del litoral.

III. IMPLICACIONES DEL PARALELO GEOGRÁFICO PARA EL PERÚ Y PARACHILE

La circunstancia descrita en el párrafo precedente, –y que puede apreciarse con claridad en cualquier carta geográfica donde aparezcan los contornos de los litorales peruano y chileno– determina que la aplicación de la línea del paralelo para delimitar el sector meridional de nuestro dominio marítimo, haga imposible al Perú alcanzar una distancia constante de 200 millas a todo lo largo de su costa. Antes bien, al trazarse las respectivas líneas perpendiculares desde Camaná, en el departamento de

using a formula proposed by the Ecuadorean delegation, we started from the erroneous supposition that the Santiago Declaration had adopted the line of the geographic parallel as a general rule applicable to the delimitation of the continental maritime zones, and not as a specific rule for certain islands with the characteristics already mentioned.

[...]

“ya que el *terminus* de la frontera terrestre corresponde al punto terminal del arco, Concordia”, aunque éste no coincida con el punto de partida de la frontera marítima(5). El error quizá se deba al lenguaje ambiguo –y por ende, inapropiado– que se utilizó en la documentación respectiva, al hablarse de estudios y trabajos en el terreno “para materializar el paralelo de la frontera marítima”, lo cual habría sido entendido por algunas autoridades chilenas como el propósito de proceder a una nueva demarcación terrestre, que se apartase de la línea directa entre el punto de la costa denominado “Concordia” y el Hito N° 1, para seguir, por el contrario, desde este último hasta la orilla, la línea del paralelo geográfico; cuando en realidad sólo se trataba de erigir, en tierra, torres de enfilamiento con paneles luminosos destinados a señalar de manera visible la dirección de ese paralelo en el mar.

Por lo demás, mal podría admitirse como una divergencia razonablemente fundada, la contradicción entre dos instrumentos de categoría y alcances tan distintos como son, de un lado, la línea de la frontera terrestre demarcada por una Comisión de Límites para separar de manera permanente y definitiva los territorios del Perú y de Chile en cumplimiento del Tratado de 1929; y, del otro lado, la instalación de faros para visualizar desde el mar la línea del paralelo geográfico, considerada como límite marítimo en virtud del Convenio de 1954, cuyo objetivo de establecer una zona especial de tolerancia pesquera ya ha sido expuesto con los comentarios del caso. Es de imaginarse que el Gobierno chileno, al disponer el retiro de la caseta de vigilancia que había construido entre la frontera terrestre y la línea del paralelo, se haya percatado de lo absurdo que resultaría plantear una controversia al respecto, pues habida cuenta de la naturaleza jurídica y el valor comparativo de aquellos dos instrumentos, no cabe duda que el primero prevalece sobre el segundo.

Todo esto pone de manifiesto que el llamado “incidente de la caseta” ha venido a fortalecer, aun más, las muy sólidas razones del Perú

(5) Dr. Ignacio Llanos Mardones, *El Derecho de la Delimitación Marítima en el Pacífico Sudeste*, Santiago de Chile, RIL editores, 1999, párrafo 9.3.3 sobre Los efectos en la frontera terrestre, p.154

para cuestionar la aplicación del paralelo geográfico. Pero al margen del incidente en sí, y retomando el hilo del presente estudio, lo relevante y conclusivo es que las actas de 1968 y 1969, y la erección de los faros de enfilamiento hacia el mar, son pasivos de la misma inconsistencia del instrumento en el cual se sustentan, y que no es otro sino el Convenio de 1954, pues de él provino la interpretación equivocada de la línea del paralelo como límite fronterizo, no sólo de ciertas islas sino también de las zonas adyacentes a las costas continentales. Según una máxima indiscutida en derecho, "lo accesorio sigue la suerte de lo principal", y con eso termina el tercer argumento que ha servido de base a la posición chilena. Dicho sea de paso, igual fin tendría el supuesto alegato de "derechos históricos", que hasta ahora no han sido invocados, los cuales suelen ser admisibles cuando han habido de por medio prácticas inmemoriales, o cuando tienen como asidero algún título válido, situaciones ambas inexistentes en este caso, más aún ante los cuestionamientos que veremos a continuación.

V. MANIFESTACIONES DE LAS PARTES

Como antecedente oficioso cabe mencionar el extenso y documentado estudio que el Vice Almirante de la Armada Peruana Guillermo S. Faura Gaig (quien fue Comandante General de la Marina y Ministro de Marina, entre muchos otros cargos) publicó en 1977, bajo el título "El mar peruano y sus límites"(6). Además de esta obra, particularmente valiosa, hay alusiones importantes al tema vertidas por el doctor Eduardo Ferrero Costa, (distinguido jurista y catedrático de Derecho Internacional Público, ex Presidente del Centro Peruano de Estudios Internacionales (CEPEI) y ex Ministro de Relaciones Exteriores), en el libro "El nuevo Derecho del Mar. El Perú y las 200 millas"(7); y opiniones igualmente interesantes del

(6) Impreso el 30 de mayo de 1977 por la Editorial-Imprenta "Amauta" S.A., principalmente pp.158 a 162, y 180 a 198.

(7) Editado por el Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, en 1969, pp.378 a 385.

[...]

But apart from the incident itself, and taking up the thread of this study, what is relevant and conclusive is that the 1968 and 1969 minutes and the erection of alignment lighthouses towards the sea are subject to the same inconsistency of the instrument on which they are grounded, which is no other than the Agreement of 1954, since the wrong interpretation of the parallel line as a frontier boundary, not only of certain islands but also of zones adjacent to the continental coasts, is derived from it.

[...]

Annex 162

J. Attard, *The Exclusive Economic Zone in International Law*, 1987

THE
**Exclusive Economic Zone
 in International Law**

DAVID JOSEPH ATTARD

CLARENDON PRESS · OXFORD
 1987

Table of Maritime Delimitation Agreements

1932 Denmark/Sweden	Declaration Concerning the Territorial Sea Boundary, 30 January 1932 (<i>Limits</i> (26)).
1942 Trinidad and Tobago/Venezuela	Agreement Relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria, 26 February 1942 (<i>Limits</i> (11)).
1952 Chile/Ecuador/Peru	Declaration on the Maritime Zone, 18 August 1952 (<i>Limits</i> (86)).
1954 Chile/Ecuador/Peru	Agreement Relating to a Special Maritime Frontier Zone, 4 December 1954 (<i>Limits</i> (88)).
1957 Norway/Soviet Union	Agreement Relating to the Division of the Continental Shelf, 15 February 1957 (<i>Atlante</i> p. 3).
1958 Bahrain/Saudi Arabia	Agreement Concerning Delimitation of the Continental Shelf, 22 February 1958 (16 UNTS pp. 409 ff.).
Poland/Soviet Union	Protocol Concerning the Delimitation of the Territorial Waters in the Gulf Gdansk of the Baltic Sea, 18 March 1958 (<i>Limits</i> (55)).
1960 Guinea-Bissau/Senegal	Exchange of Notes Regarding the Maritime Boundary, 26 April 1960 (<i>Limits</i> (68)).
1962 FR Germany/Netherlands	Agreement Concerning a Joint Plan for Exploiting the Natural Resources in the Ems Estuary, 14 May 1962 (509 UNTS pp. 125 ff.).

Annex 163

J. M. Bákula, *El Dominio Marítimo del Perú*, 1985

Juan Miguel Bákula

EL DOMINIO MARITIMO DEL PERU

FUNDACION
M.J. BUSTAMANTE DE LA FUENTE

—y de la zona económica exclusiva que le corresponde al Perú—, ofrece una diferencia a su favor de algo así como una cuarta parte que, ahora, ya no se considera como integrante del alta mar.

Todavía cabe agregar otras consideraciones complementarias. La primera, con relación a la supuesta omisión en la que incurre el Decreto Supremo N° 781, acerca de la definición de las líneas de base, omisión que se explica porque las líneas de base son necesarias solamente cuando se trata de medir el mar territorial. Sin embargo, en el momento en que el Perú haga uso de los derechos que la Convención sobre el Derecho del Mar reconoce a los Estados ribereños, podrá establecer —al legislar sobre el mar territorial— las líneas de base a partir de las cuales se debe medir la distancia que servirá para trazar, asimismo, las 200 millas de la zona económica exclusiva, ya sea manteniendo el actual dispositivo que confirmó la línea de baja marea (la Ley del Petróleo) siguiendo lo establecido en el D.S. de 13 de noviembre de 1934 y en su antecedente, el D.S. de 15 de noviembre de 1921 (V. *supra* 9.1.2.1) —que el Perú ratificó a nivel internacional en los tantas veces invocados “Principios de México” aprobados en 1956, en la III Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos (V. *supra* 1.5.4)— ya sea modificándolo en ciertas zonas de la costa, si fuera propio hacer uso del artículo 7° de la Convención sobre el Derecho del Mar, que dice:

“en los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial, el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados” (Art. 7).

11.4.1.2. La delimitación de la zona marítima.

La consideración final sobre estos aspectos, atañe a otro particular muy importante. Me refiero a que, de acuerdo con el Decreto Supremo N° 781, la zona adyacente se mide “siguiendo la línea de los paralelos geográficos”, por lo que la línea de separación entre los países vecinos sigue también la línea del paralelo geográfico del punto al que, en la costa, llega la frontera terrestre. En el caso de Chile, por ejemplo, el punto “Concordia” señala el paralelo de separación entre las zonas peruana y chilena, con lo cual se genera una disminución de la zona peruana, calculada en varios miles de millas cuadradas, mientras que la línea de separación deberá seguir otros criterios, esencialmente el principio de la equidad —“espíritu de comprensión y cooperación” menciona el Art. 74, 3) de la Convención sobre el Derecho del Mar— y, tratándose del mar territorial:

“...el de una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base...” (Art. 15) (9).

pues de lo contrario se podría generar una situación sin razón ni justicia, como consecuencia de la cual el Perú no sólo dejaría de incluir la superficie mencionada, sino que sufriría gravemente en sus intereses pesqueros y en su seguri-

[...]

11.4.1.2. The delimitation of the maritime zone.

The final consideration on these issues concerns another very important topic. I mean that, according to Supreme Decree No. 781, the adjacent zone is measured “following the line of the geographic parallels”; thus the separation line between the neighbouring countries also follows the line of the geographic parallel of the point at which the land frontier reaches the coast. In the case of Chile, for example, point “Concordia” signals the separation parallel between the Peruvian and Chilean zones, which results in a reduction of the Peruvian zone, calculated in many thousands of square miles, while the separation line shall follow other criteria, essentially the principle of equity – “spirit of understanding and cooperation” mentioned in Art. 74(3) of the Convention on the Law of the Sea – and, concerning the territorial sea:

“...the median line every point of which is equidistant from the nearest points on the baselines...” (Art. 15)

as, otherwise, an unreasonable and unfair situation may arise as a consequence of which Peru would not only abstain from including the abovementioned area, but would be seriously affected as regards its fishing interests and security,

dad, si se recuerda que, en aplicación del método de los paralelos geográficos, las aguas bajo jurisdicción chilena, sobre el paralelo de Quilca, quedarían a 90 millas frente a Lomas —medidas siguiendo la perpendicular que corresponde al trazado de distancias constantes y no al de los paralelos— y el punto extremo —a 200 millas— del paralelo del punto “Concordia” queda a 120 millas frente a Camaná, punto hasta el cual no puede extenderse la zona chilena, cuyo perímetro sigue el método de “una paralela matemática proyectada en el mar a una distancia de 200 millas” o sea el mismo que preconiza la Resolución Suprema de 15 de enero de 1955.

De lo dicho resulta que no sólo el método del trazado ha sido superado por la Resolución Suprema mencionada, sino que la extensión de la soberanía peruana en la plataforma submarina también ha variado en virtud de la Ley del Petróleo que adoptó, aun antes, el método de las distancias constantes, o sea de puntos situados a 200 millas reales y no en el paralelo. Y aún más, la actual separación entre las zonas marítimas adyacentes entre el Perú y los vecinos, deberá adaptarse a los nuevos criterios, para remediar la grave merma que el método propuesto por el Decreto Supremo aplicó para ese efecto. Como es natural, la separación entre las “zonas marítimas” antedichas no tiene que ser la misma que la que se acuerde, para los diferentes espacios marítimos, tan pronto como los países en cuestión adapten su legislación a las instituciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, que son completamente nuevas e independientes de las preexistentes, cuyos límites entre sí podrían no ser coincidentes, pues tal delimitación depende del acuerdo expreso entre los Estados partes. En cambio, atribuir al Decreto Supremo N° 781 el propósito del Estado de fijar un mar territorial de 200 millas, con todos sus atributos, sería reconocer que la soberanía peruana quedó limitada —por acto voluntario— en la forma y distancias antes mencionadas, con grave merma del patrimonio nacional. No existe pues, siquiera la posibilidad de que alguien pueda reclamar, con conocimiento de este aspecto, la vigencia del Decreto Supremo tantas veces mencionado.

Por último, el artículo 4° del Decreto Supremo estableció que la declaración del ejercicio de la soberanía y jurisdicción “no afecta el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones, conforme al Derecho Internacional”, con lo cual dejó incólume el ejercicio de la libertad de pesca —pues de acuerdo con la costumbre internacional la pesca era un aspecto de la libre navegación— y quedó a salvo la igualdad de tratamiento respecto a nacionales y extranjeros, principio de no discriminación que, ha sido constantemente subrayado por el Gobierno del Perú. Sin embargo, al suscribirse la Declaración de Santiago, se prescribió que en la zona de 200 millas, la libertad de navegación debía entenderse sin perjuicio del ejercicio de la soberanía y jurisdicción —para los fines económicos expresamente señalados— en forma que esa libertad a su vez, se entendiéramos como tal, como libertad de circulación, tránsito y actividades propias de la navegación, pero no como actividades diferentes, a las cuales se aplicaría las restricciones propias del paso inocente, o sea exclu-

if it is recalled that, in applying the method of the geographic parallels, the waters under Chilean jurisdiction, on the parallel of Quilca, would be 90 miles in front of Lomas – measured following the perpendicular which corresponds to the drawing of constant distances as opposed to parallels – and the extreme point – 200 miles away – of the “Concordia” point is 120 miles in front of Camaná, a point to which the Chilean zone, the perimeter of which follows the method of “a mathematical parallel projected seawards at a distance of 200 miles”, that is to say, the same as that proposed by the Supreme Resolution of 15 January 1955, cannot extend.

[...]

yentes de la libertad de pesca. Tampoco tal restricción representaba discriminar entre nacionales y extranjeros, sino constituía el anuncio de reglamentaciones para el ejercicio de la pesca, para los fines de su conservación, control y mejor aprovechamiento, aplicables por igual a nacionales y extranjeros. En una palabra, era un “paso inocente” pero que tenía que ser “inofensivo” para los intereses económicos y obligatorio también para los nacionales, situación que no permite confundir —maliciosamente— la zona marítima de 200 millas con el mar territorial, y que, dicho sea de paso, ha sido largamente superada en la Convención sobre el Derecho del Mar, donde las naves extranjeras están prohibidas de realizar no sólo las actividades de pesca, sino todas aquellas que pudieran perjudicar los intereses económicos del Estado ribereño. En definitiva, al aprobarse la Declaración de Santiago, primero, por la vía administrativa y, luego, por resolución legislativa, el Perú dejó de entender que la “declaración” nacional de 1947 debía seguir siendo el único punto de referencia para su acción.

Parece innecesario para el efecto usar el verbo “derogar”. Pero la conclusión sigue siendo la misma: los actos políticos y las normas jurídicas del Estado peruano, a tono con la evolución de las circunstancias, de los conocimientos y de la realidad internacional, han superado la propuesta que en su momento significó la “declaración” contenida en el Decreto Supremo N° 781. Más aún, en ningún momento de este largo acontecer, podría decirse que, entendido como acto preceptivo, llegó a tener efectividad y que tampoco significó, como tal precepto, la seguridad jurídica que es propia de la norma. Ha quedado demostrado cómo cada uno de los párrafos de la parte declarativa ha sido superado por expresas disposiciones de la ley o de los reglamentos. Y, por último, no puede dudarse que si se tratara de normas vigentes, aquellas que se refieren a la delimitación entre el Perú y sus vecinos, estarían dañando gravemente el interés nacional, cuya salvaguardia es posible, precisamente, porque se ha producido un cambio sustancial en la naturaleza, finalidad y características de los nuevos espacios marinos; y, porque, en momento alguno, el Decreto Supremo N° 781 significó una modificación en la legislación peruana ni la extensión de la anchura del mar territorial hasta las 200 millas.

11.4.1.3. Trascendencia histórica.

En cambio, es justo reconocer el mérito insigne de esa disposición, que cumple un papel histórico en la política marítima del Perú; da impulso y dirección a los cambios que debían producirse, en el ámbito internacional, sirviendo de sustento a la legislación propiamente dicha, que a partir de la Ley del Petróleo, configura una situación diferente; y precisa objetivos que se asumen como enseña para la acción diplomática, coronada con tan extraordinario y feliz resultado, al incorporarse a la legislación universal, en sus dimensiones de “soberanía” y de “jurisdicción” y con la cifra mágica —ahora si inamovible y sin temor a circunstancias sobrevinientes— de las 200 millas marinas definitivamente consagrada.

Annex 164

J. M. Bákula, *Perú: Entre la Realidad y la Utopía –
180 Años de Política Exterior*, Vol. II, 2002

PERÚ:
ENTRE LA REALIDAD Y LA UTOPIA
180 Años de Política Exterior

Juan Miguel Bákula

TOMO II



Fondo de
Cultura Económica



Fundación Academia
Diplomática del Perú

RELACIONES CON CHILE

de la suscripción de la "Declaración de Santiago", de 1952, de las declaraciones unilaterales, como las del presidente Truman, de Chile, y las emitidas por el presidente González Videla, de Chile, y el presidente Rivero, del Perú, en 1947-, las naciones del Pacífico Sur, por la necesidad de preservar los recursos pesqueros y otras riquezas "cuya pertenencia al patrimonio nacional es indispensable" (dice la declaración peruana), resolvieron crear una zona marítima de 200 millas, en la que se reservaron la soberanía y jurisdicción exclusivas; estableciendo, al mismo tiempo una organización regional, la Comisión Permanente del Pacífico Sur. En 1954, Chile, Ecuador y el Perú, acordaron crear una "Zona Especial Fronteriza Marítima", destinada a evitar los constantes incidentes producidos por "las embarcaciones de poco porte, tripuladas por gentes de mar con escasos conocimientos de náutica", a cuyo efecto se estableció un área sui generis "a partir de las 12 millas marinas" (más allá del mar territorial -el Ecuador tenía definida, en ese entonces, tal anchura- o sea la distancia en la que se ejerce la soberanía del Estado), de 10 millas de ancho, a cada lado del paralelo mencionado como línea de separación, en una suerte de "aguas de nadie"; y para cuyo mejor funcionamiento se acordó construir faros de enfilamiento. Sólo es posible definir esta "Zona Especial" como un mecanismo destinado a restar trascendencia a los incidentes y facilitar su trámite; con un evidente carácter precario, por cuanto estaba fuera de las definiciones de las respectivas legislaciones: tampoco podía aplicarse fuera del marco de la CPPS, por tratarse de un régimen de excepción, aplicable, exclusivamente, a dos Estados con territorios colindantes frente al mar; siendo imposible, por lo tanto, extenderlo o proponerlo a la comunidad de naciones, ya que, además, carecía de sustento en la costumbre internacional, sin guardar analogía con alguna de las figuras existentes en el derecho internacional entonces aplicado. No se puede afirmar, a la luz de los desarrollos posteriores, que hubiera sido un feliz modelo, susceptible de adoptarse junto con los otros nuevos espacios marítimos; y sólo cabe interpretarlo -en su tiempo- como una pauta de procedimiento que, como el conjunto de la propuesta de la "zona de 200 millas", tenía un carácter tentativo. Esa pudo ser la razón por la cual, en Chile se demoró más de diez años antes de proceder a su aprobación, también impuesta por la urgencia de evitar los incidentes y sus enojosas consecuencias políticas.

[...]

...In 1954, Chile, Ecuador, and Peru agreed to create a “Special Maritime Frontier Zone”, intended to avoid repeated incidents caused by “small vessels manned by crews with insufficient knowledge of navigation”, and for the purposes of which a *sui generis* area was established “at a distance of 12 nautical miles” (beyond the territorial sea – Ecuador had provided for such breadth at that time, namely the distance within which State sovereignty is exercised), extending to a breadth of 10 miles, on either side of the parallel indicated as the dividing line, in a sort of “no one’s waters”; and the building of alignment lighthouses was agreed upon for the better operation of [this zone].

[...]

JUAN MIGUEL BÁKULA

En los años subsiguientes, esa “agua de nadie” se confirmó como un corredor marítimo, que cumplía su finalidad exclusiva, propia de su naturaleza, para separar las faenas de pesca entre los dos países vecinos, artificio que era indispensable -insisto, por ser testigo de los hechos- ya que eran importantes los núcleos de pescadores que, hasta antes de la Declaración de Santiago, habían tenido el derecho de pescar en las aguas del vecino, llegando a una distancia de tres millas de la costa, a todo lo largo del litoral del otro Estado; y a quienes, de pronto, se limitó el ejercicio de un actividad lícita y tradicional. Esta imprevisible penalidad fue la razón única y cierta del establecimiento de dicha “agua de nadie”, donde en la temporada en la que el recurso ictiológico emigra más allá de la propia jurisdicción, los pescadores pasaron a estar sujetos a un régimen policial de captura y multas, casi siempre ejercido con excesiva severidad por las autoridades del otro lado. También pudo montarse -habría sido más eficiente y constructivo- señalar una zona ampliada de pesca compartida en cada uno de los lugares de encuentro de las nuevas jurisdicciones nacionales, que estuviera reservada a los pescadores de los dos vecinos, en vez de imaginar un callejón de 20 millas de ancho. Lo cierto es que, al extender los Estados del pacífico sur su soberanía y jurisdicción hasta las 200 millas, para proteger el recurso de la depredación por parte de las flotas de países distantes, se causó un perjuicio indebido a los pescadores artesanales de las zonas costeras; pero que tuvo, quizá, otra explicación, ya que habían comenzado a aparecer las primeras formas de explotación masiva de la anchoveta, cuya captura se realizaba a pocas millas de la costa. El apresuramiento en adoptar medidas cautelares, promovidas por intereses locales y exigencias “nacionalistas”, tuvo una consecuencia nociva, pues las capturas y los incidentes crecientes con los pescadores del país vecino promovieron un ambiente de irritación en las poblaciones fronterizas, que terminaron por convertir la zona “especial” no en lugar de encuentro compartido, sino en un área de confrontación, con todas las consecuencias y repercusiones políticas que se pueden imaginar.

En todo caso, al tratarse de una normatividad restrictiva, de excepción, e igualmente tentativa como todo el sistema en trance de creación, su interpretación no podía ser ni entenderse con criterio extensivo; y más allá de su precisa definición (arriba transcrita), llegar a la distorsión de atribuir al paralelo o a la “zona especial” la función de un límite internacional propiamente dicho. Una elemental mirada a los principios de la

[...]

In any event, given that it was a restrictive norm, exceptional, and equally tentative as the whole system which was being created, its interpretation could not be or be understood in the light of a more extensive criterion; and besides its precise definition (transcribed above), to conclude with the distortion of attributing the parallel or the “special zone” the function of a proper international

RELACIONES CON CHILE

interpretación jurídica, habría sido suficiente para dilucidar cualquier error. Lamentablemente no fue así; y la discusión sobre el tema ha maltratado el buen uso de términos y de principios.

Al haberse logrado por parte de los dos cancilleres y su decidida voluntad de negociación, abrirse un campo de entendimiento que permitiera trazar sin rezagos las bases de un futuro diferente, surgió la conveniencia de enfocar el problema de la "zona especial", con criterio prospectivo. En ese momento, ni Chile ni el Perú eran parte de la Convención del Derecho del Mar, pero tenían la firme decisión de acceder a ella (objetivo que desarrolló con empeño el canciller Wagner, aún cuando no logró culminarlo), y era evidente que ante la existencia de los espacios marítimos arriba mencionados -cada cual sujeto a su propio haz de competencias de soberanía- era necesario estudiar la cuestión y definir los verdaderos "límites" entre los espacios correspondientes a cada país, desde el mar territorial -cuya anchura en el Perú fijada en 3 millas en 1934, no había experimentado variante legal alguna; y que en Chile también tenía un ancho igual, a pesar de las opiniones en contrario- hasta la zona económica exclusiva, teniendo en cuenta que tanto la plataforma continental como las aguas suprayacentes (la zona económica exclusiva) podían estar separadas por delimitaciones diferentes (Es cierto que la plataforma continental en el litoral del Pacífico, propio del Perú y Chile, se caracteriza por un zócalo muy estrecho, pero esta circunstancia no determina obligatoriamente prescindir de aquel dispositivo de la Convención, que obedece al respeto de las circunstancias geomorfológicas).

Más allá de las realidades que se acaban de mencionar, existían otras consideraciones, relativas a la seguridad, pues de convertirse aquella "zona especial" en un "límite internacional" resultaría reconociéndose la jurisdicción chilena sobre aguas tan próximas a tierra peruana, que crearían una situación inaceptable, dado el ángulo agudo que se formaría entre la línea del paralelo -si se adoptase como límite- y la línea del perfil costero. En forma alguna, esta situación no era ni podía ser aquella que estuvo en la mente y en la letra de la Convención de 1954, al crearse la "zona especial"; y constituía un evidente perjuicio, además de conformar una situación no equitativa, intolerable e inamistosa si se pretendiese insistir en ella.

El canciller Wagner resolvió usar un expediente amistoso para plantear el problema, consciente que, no obstante su importancia, el problema en sí estaba aún en una etapa de maduración, desde el punto de vista

boundary. An elementary analysis of the principles of legal interpretation would have sufficed to clarify any error. Regrettably it has not been the case; and the discussions on this topic have corrupted the use of words and principles.

[...]

JUAN MIGUEL BAKULA

de la legislación universal. Lo importante era no detener el proceso de las negociaciones con el canciller del Valle, pero, al mismo tiempo, aquel tema debía ponerse sobre el tapete, sin dejar de considerar que su tramitación no estaba en las posibilidades inmediatas de estudio y de discusión. Para el efecto, Wagner optó por encomendarme la presentación del caso; y me pidió que lo acompañara en su viaje a Santiago (al formar parte de la delegación, tuve la oportunidad de concurrir al desayuno de trabajo, ofrecido en La Moneda, por el general Pinochet). Informé al canciller del Valle del objeto de mi misión; y, por conducto de la embajada en Santiago, se solicitó una audiencia. Concurrí a ella siendo portador de una carta de presentación del canciller peruano que formalizaba el encargo; y al término de una tersa conversación de casi una hora, y por sugestión de del Valle, un resumen de lo dicho fue enviado en un memorandum mediante nota oficial de la embajada del Perú (Nº.5-4-M/147, de 23 de mayo de 1986). En conclusión, se trataba de informar a la cancillería chilena de la importancia que dicho asunto tenía para el gobierno peruano; de la conveniencia de coadyuvar en el común propósito de eliminar del contencioso peruano-chileno todo problema capaz de enturbiar las relaciones que se proyectaban libres de cualquier carga o resabio; y de la necesidad de atender a solucionar un tema que, además, antes que una cuestión política, correspondía a nuevas realidades y debía encaminarse con criterios técnicos y jurídicos, y entre éstos, teniendo en cuenta que esos nuevos principios no podían dejar de lado el respeto a la equidad, para eliminar actitudes conflictivas inconciliables con los objetivos que estaban en mente.

“No es necesario -se dijo entonces- subrayar la conveniencia de prevenir las dificultades que se derivarían de la ausencia de una demarcación marítima expresa y apropiada; o de una deficiencia en la misma que podría afectar la amistosa conducción de las relaciones entre Chile y el Perú”¹⁴⁷.

¹⁴⁷ De regreso a Lima, se acordó que, por obvias razones, debía informarse a la cancillería ecuatoriana del curso de dicha gestión. Por algunas circunstancias, entre ellas los viajes del ministro de Relaciones Exteriores, Edgar Terán, ese cometido sólo se pudo cumplir el 13 de octubre. A la audiencia, fui conducido por el embajador en Quito, Felipe Valdivieso Belaúnde; y el ministro me recibió acompañado del secretario general, embajador Hernán Veintimilla. Sólo corresponde aquí reseñar esta ocurrencia; pero quiero dejar constancia de la cordial acogida que se prestó a mi exposición, en la que me referí, en particular, a las circunstancias especiales propias de la cuestión, que deberían ser tenidas en cuenta, en su oportunidad.

[...]

“It is unnecessary – it was said at that time – to emphasize the convenience of preventing the difficulties that would derive from the absence of an express and appropriate maritime demarcation; or from a deficiency of it which might affect friendly relations between

RELACIONES CON CHILE

Dicha gestión significó la primera presentación, por los canales diplomáticos, que el gobierno del Perú formuló ante el gobierno de Chile, fundada en las razones y circunstancias expuestas ¹⁴⁸.

Esta situación se mantuvo desde entonces. En mi concepto, el gobierno de Fujimori incurrió en una grave omisión, cuando por orden expresa del mandatario, se omitió rectificar algunas expresiones de fuente chilena en las que se insistía en dar a la “zona especial fronteriza marítima” el carácter de un límite internacional, a fin de no perturbar - según él- las conversaciones acerca de las obligaciones pendientes; todo ello, no obstante las precisas observaciones de las oficinas técnicas de cancillería elevadas al despacho ministerial. Ha sido en fechas muy recientes que, ante una situación específica, la cancillería renovó aquella primera actuación, al hacer presente a la cancillería chilena y dejar constancia ante NU (División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar), con referencia a las cartas náuticas presentadas por Chile, que el gobierno del Perú “no ha suscrito acuerdo, tratado o convenio alguno sobre delimitación de su frontera marítima” (Nota N.º.RE (GAB) N.º. 6-4/

¹⁴⁸ En atención a aspectos protocolares, pero también por no existir razón alguna para dar la publicidad a lo tratado, se acordó mantener el carácter confidencial de la entrevista. Y así se ha procedido, salvo una interferencia de la que me he enterado hace pocas semanas (hablo del año 2000), cuando la casualidad ha puesto a mi alcance un artículo de un oficial de la Marina chilena, en el cual, lamentablemente, hay no sólo una distorsión que introduce un elemento equívoco en la correcta inteligencia del problema; sino, más aún, se fabula un relato que no se ajusta a la verdad. Al referirse a lo que “está establecido en un acuerdo tripartito de índole pesquera”, que según la posición peruana “no constituye una delimitación definitiva”, agrega: “Lo anterior ha sido rechazado por las autoridades chilenas; mas en una oportunidad, el ex-Canciller Jaime del Valle, cayó, inadvertidamente, en el juego peruano y ante una consulta del embajador Bákula sobre la situación le respondió que *ese problema se verá en otra oportunidad*. Es evidente que, en algún momento, los peruanos podrían volver sobre el asunto pidiendo la delimitación de la frontera marítima en base al principio de la equidistancia, aceptado por Chile en la delimitación de las aguas de la boca oriental del canal Beagle, o de la equidad, dos sistemas en uso en el Derecho Internacional Marítimo” (La frase en cursiva, aparece entre comillas en el original. Subrayado de JMB). (Artículo titulado “El factor político estratégico en la frontera oceánica chilena”, en la “Revista de Marina”, publicación oficial de la Marina de Guerra de Chile, N.º.4, de 1994, del contralmirante Francisco Ghisolfo Araya; previamente leído en el seminario “Desarrollo de la zona fronte-

Chile and Peru.” This was the first presentation, through diplomatic channels, that the Peruvian government formulated to the government of Chile, based on the reasons and circumstances set out above.

This situation was maintained since then. In my opinion, the Fujimori administration committed a serious omission when, by express order of the head of State, it failed to correct some statements made by Chilean sources which insisted on considering the “special maritime frontier zone” as an international boundary, in order not to disrupt – according to him – conversations regarding pending obligations, notwithstanding the precise observations made by technical offices of the Ministry of Foreign Affairs which were conveyed to the minister. It was in very recent times that, in a very specific situation, the Ministry of Foreign Affairs renewed this first approach by communicating to the Chilean Ministry of Foreign Affairs and by recording at the UN (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea), by reference to the nautical charts presented by Chile, that the government of Peru “has not signed any agreement, treaty or convention on the delimitation of its maritime frontier” (Note No. RE (GAB) No. 6-4/134 of 17 December 2000, addressed to the Embassy of Chile in Lima).

[...]

JUAN MIGUEL BAKULA

134, de 17 de diciembre del 2000, dirigida a la embajada de Chile en Lima).

11.27. EN EL ESPEJO DE LA EXPERIENCIA HISTORICA

La experiencia universal y la realidad de nuestro tiempo nos demuestran que no sólo los cambios y su vertiginoso ritmo hubieran sido impredecibles hace muy poco, sino que en el trasfondo del devenir histórico lo único cierto parece ser que el futuro no sólo es imposible de conocer sino que los hechos y las circunstancias del porvenir serán siempre diferentes.

El apotegma de Heráclito, "Nada es; todo fluye", debería estar siempre en la mente del político, cuya mayor responsabilidad es administrar la cuota de futuro que tiene en las manos cada día. Pero para actuar, sabiendo que el buen uso de las contradicciones es la mejor aproximación al buen éxito, tampoco puede prescindir de dirigir la mirada hacia atrás.

El cambio permanente -tópico de los "medios" en su diaria información- ha tenido una consecuencia perniciosa que se suele disimular para no herir la autoestima que cada cual profesa. En verdad, la apari-

riza oceánica de Chile", Centro de Estudios Estratégicos de la Armada/Instituto de Ciencia Política de la Universidad de Chile; 27 y 28 de abril de 1994). Aparte de esbozarse el maligno uso de la sorpresa, lo cual es falso y arbitrario, pues nunca se concede una audiencia sin establecerse el tema, y me resulta inaceptable; como la entrevista con el canciller del Valle no tuvo otro testigo, también es inadmisibile, que se le atribuya no sólo haber difundido el contenido de una conversación de carácter oficial, sino haber dado una versión inexacta, lo que es incompatible con la calidad de correcto caballero que distingue a don Jaime del Valle. Hoy, considero que es consecuente recordar que mis comentarios fueron escuchados con deferente atención y que, sin adelantar opinión sobre la cuestión de fondo, del Valle coincidió en la necesidad de una consideración franca y amistosa, sin dejar el tema para "las calendas griegas", expresión textual. Por lo demás, este problema había sido ya expuesto en diversas publicaciones y, en particular, en fechas tempranas, como por Guillermo Fanra Gaig, *El mar peruano y sus límites*, Lima, Imprenta Amauta S.A., 1977; Eduardo Ferrero Costa, *El nuevo Derecho del Mar: El Perú y las 200 millas*, Lima, P. Universidad Católica del Perú/ Fondo Editorial, 1979; y en mi libro *El dominio marítimo...*, 1985, ya citado. También, materia del debate en el seno de la Conferencia de NU sobre el Derecho del Mar, con la participación de Alfonso Arias Schreiber (Sesión de 26 de agosto de 1980).

Annex 165

P. Beazley, “Technical Considerations in Maritime Delimitations”, in J. I. Charney and L. M. Alexander (eds), *International Maritime Boundaries, Vol. I*, 1993, p. 243

International
Maritime Boundaries

VOLUME I

Edited by

JONATHAN I. CHARNEY

and

LEWIS M. ALEXANDER

MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS
DORDRECHT / BOSTON / LONDON

IX

Technical Considerations in
Maritime Boundary Delimitations

PETER BEAZLEY

I INTRODUCTION

This chapter examines the technical issues that arise in maritime boundary delimitations, the term 'technical' here referring to the relevant geographic, geodetic, hydrographic, and cartographic considerations that may arise in delimitation, rather than such matters as assessment of resource potential. Almost every phase of maritime boundary delimitation requires political, legal, and technical inputs. The latter in particular are called for when making decisions about the appropriate baselines to be used, the relevance of the particular geographical or topographical situation, the general directions of the coasts, the results of applying half-effect to features, and so on. In this chapter however, the scope is limited to consideration of certain specific subjects: the source of baseline or basepoint data; consideration of the differences in vertical or horizontal datums; whether the agreed boundary line was determined by graphical methods or by computation; the nature of the lines joining the turning points on the boundary; some aspects of the definition of the terminal points of boundaries; and the means of achieving an acceptable accuracy.

The boundary reports show that very little is known about the extent to which these technical issues were considered during negotiations. There may be several reasons for this. In earlier agreements in particular, when actual exploitation of areas distant from the coast had not yet been undertaken and the development of very accurate offshore positioning devices was only just beginning, many of the technical problems had not been foreseen and so were not considered. In some areas of the world the basic data was not available at the time of the negotiations, and the need for an agreement was paramount.¹ It may be supposed, also, that adequate technical advice has not always been sought, or that it has sometimes been disregarded, e.g., Cameroon-Nigeria (1975, No. 4-1). Probably in many cases the technical issues were considered, but only those that were necessary for definition of the agreed boundary

¹ For instance at the time of the 1965 UK-Norway continental shelf agreement, No. 9-15, the precise relationship between the relevant geodetic datums had still to be determined.

of longitude varies between about 31 meters at the equator, to 22 meters at latitude 45° and nil at the poles.

Let it be supposed that a boundary was agreed between two states in the region of latitude 45°, and that a geodetic datum was not specified. If the two national datums differ by 500 meters there would be a discrepancy in the actual location of positions on the boundary, depending on whether they were being referred to the geodetic system of one party or the other, of up to 16" in latitude or 23" in longitude. If the shift were at 45° to the meridian there would be a difference of 11".5 in latitude and 16".1 in longitude. Differences of such a magnitude could give rise to serious dispute even in fishery cases.

V GRAPHICAL OR COMPUTATIONAL METHODS

It is probably safe to say that until the 1970s all maritime boundaries were determined by graphical means. That is to say that not only were the base-points identified from charts or maps, but also that the boundary line was actually constructed on a chart or charts, and any coordinated positions were then read off from them. Once areas under national jurisdiction extended beyond a few miles from shore, problems arose, particularly at high latitudes.

Except in the case of very large-scale charts (depicting very small areas) most nautical charts, from which the normal baseline is to be determined, are constructed on the Mercator projection because it is particularly well suited to use for navigation. Unfortunately, except in areas close to the equator, it requires the use of corrections for scale which make the accurate plotting of an equidistant line boundary located far from shore difficult, if not impossible. The difficulty is well illustrated in Australia–Indonesia (1971, No. 6–2(1)); the coordinates of the boundary line through the Arafura Sea were determined graphically using Mercator charts without any allowance for scale factor. As a result the line was found to have been positioned further south than was intended.

A solution to the problem is to produce special charts on a more suitable projection for plotting of the line; see Norway–United Kingdom (1965, No. 9–15). Even so the restrictions on the scale that can be used to cover the often considerable distances impose limitations on accuracy.

Since about 1970 computer programs have been available which will allow the computation of an equidistant line, an azimuth, or a geodesic, to an accuracy – as distinct from the precision of the computations – limited only by that with which the coordinates of the basepoints may be read off the nautical charts. Geodetic programs are available for use on programmable calculators which also allow precise calculations to be made, although at a slower pace than a computer.

Computation may not be relevant where boundaries are determined by methods other than equidistance, or variants of it. For instance, with a boundary

determined by reference to the general direction of the coast, graphical methods are likely to be more suitable. The information obtainable from the reports is insufficient to assess with any certainty what proportion of lines which lend themselves to it have actually been computed. In view of the simplicity and accuracy of computations it would be surprising if most of the more recent boundaries have not been so determined.

VI THE NATURE OF THE LINES

Many enactments of straight or archipelagic baseline systems, and about 20 boundary agreements, prescribe the use of 'straight' lines without any further explanation. In the case of boundary agreements in particular this could give rise to problems. An example arose from the decision in the *UK-France Continental Shelf* case (1978, No. 9-3, Section 9). The United Kingdom contended that the boundary delineated by the Tribunal did not accord with the wording of the decision. It is necessary, therefore, to discuss the meaning of the term 'straight line'.

A strict equidistant line between two basepoints is a unique type of line, but it is so very nearly the same as a geodesic that it is generally treated as such. A geodesic is the shortest distance between two points on the spheroid, and so represents the equivalent of the shortest distance between two points on the earth's surface. Except along the equator or a meridian, a geodesic appears as a curved line on the Mercator projection. It appears as a straight line on conic projections such as Lambert Conformal or Transverse Mercator which are widely used for land maps but not nautical charts (see Figure 1).¹⁷

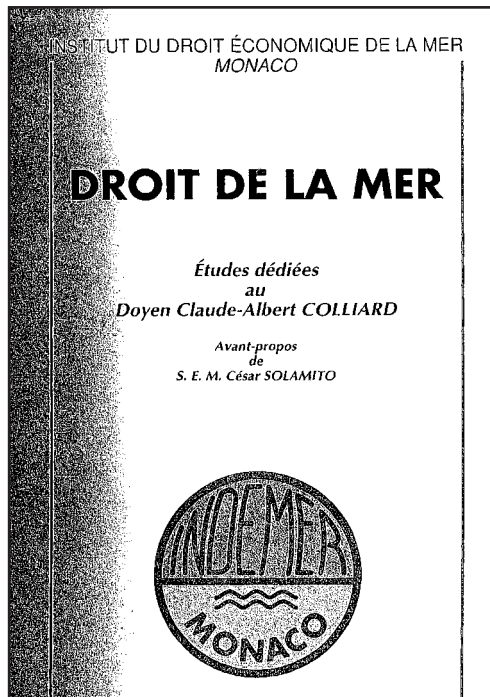
A great circle is related to the concept of the earth as a sphere, and really belongs to the world of navigation where that approximation is accepted. It is formed by the intersection of the sphere with a plane passing through its centre: the equator and all meridians are great circles. The shortest distance between two points on the sphere is the arc of the great circle passing through them, so that the great circle is the equivalent of the geodesic. It is stressed that a great circle refers to a sphere, whereas a geodesic refers to a spheroid.

A rhumb line, or loxodrome, is a line of (constant) compass bearing or direction. One of the advantages of the Mercator projection for navigational use is that a rhumb line is a straight line on that projection, but it does not represent the shortest distance between two points on the earth's surface. That is represented by the geodesic which is also taken to represent an equidistant line. When oriented due north and south, or along the equator, a rhumb line and a geodesic are the same, but otherwise the rhumb line (except over very short distances) does not represent an equidistant line.

¹⁷ Some nautical charts are constructed on conic projections, but generally at such large scales (depicting relatively small areas of the earth's surface) that the differing properties of projections are hardly distinguishable.

Annex 166

J. Beer-Gabel, “Variations sur la notion de frontière maritime”, in Indemer (ed.), *Droit de la mer – Études dédiées au Doyen Claude-Albert Colliard*, 1992, p. 11



VARIATIONS SUR LA NOTION DE FRONTIÈRE MARITIME

Josette BEER-GABEL

Maître de Conférences
à l'Université de Paris I

Évoquer la notion de frontière maritime aujourd'hui, c'est se référer au débat sur la ligne unique de délimitation ; celle-ci vaudrait pour différents espaces soumis à la juridiction des États au-delà de la mer territoriale, principalement le plateau continental et la zone économique. Pourtant, une étude des 120 accords de délimitation⁽¹⁾ conclus depuis le traité de Paria en 1942⁽²⁾ montre que la notion de frontière maritime a revêtu au fil des textes, des significations variables et que, à chaque fois, ce n'est pas tout-à-fait de la même réalité dont on traite.

La présence ou l'absence de référence à l'expression de « frontière maritime » relève à première vue d'une simple question de variation dans le vocabulaire utilisé, sans que le fond de l'affaire se trouve mis en cause.

On se propose pourtant de s'y arrêter car d'une part, il n'est pas sûr que certains accords n'aient pas fait un usage plus conscient du langage ; et d'autre part, l'exégèse des accords et des contentieux a constitué, au-delà de la satisfaction d'une simple curiosité d'ordre sémantique, un fil d'Ariane qui a permis d'identifier la totalité des lignes uniques de délimitation qui ont été tracées jusqu'à l'heure actuelle.

On fera suivre les résultats de la recherche ainsi esquissée, de quelques spéculations toutes personnelles quant à la place du concept de « frontière maritime unique » en droit de la mer.

I FRONTIÈRE MARITIME ET LIGNE UNIQUE DE DÉLIMITATION

Dans leur grande majorité, les accords de délimitation ont pour objet clairement exprimé, la délimitation d'espaces sur lesquels les États revendiquent des droits souverains. Cet objet, plateau continental, zone économique, zone de

1. Toutes les données dont il est fait état ici, sont extraites de la banque de données sur les délimitations maritimes réalisée par l'auteur de cette étude, dans le cadre du Centre d'Études et de Recherches de Droit International de l'Université de Paris I fondé par le doyen C.A. Colliard.

2. Traité du 26 février 1942 entre Trinité-et-Tobago et le Venezuela, Limits in the Seas n° 11, 1970.

(iv) Plateau, zone économique et zone de pêche

Des délimitations valables pour les trois zones ont été opérées entre l'URSS et la Pologne d'une part, et l'URSS et la Finlande d'autre part en 1985 ; on notera que ce dernier accord confirme des accords précédents conclus en 1965, 1967, et 1980 dont il étend les dispositions à la zone économique⁽²⁶⁾.

(v) Lignes uniques pour des « zones sous juridiction nationale »

On a regroupé ensemble des accords au contenu plus flou, qui tout en ne désignant pas de façon précise les espaces visés, indiquent que la ligne établie « délimite les zones marines et sous-marines relevant des Parties ».

Le recours à ce type de libellé, s'explique par la position des États de la région au regard des droits revendiqués sur les eaux adjacentes à leur territoire : mer territoriale de 200 milles dans le cas du Brésil ; absence de proclamation de zone économique de la part de la Colombie (voir supra).

Ceux-ci ont presque tous été conclus entre États latino-américains dans les années 70 à l'exception d'un texte plus ancien qui occupe une place particulière puisqu'il s'agit de la Déclaration de Santiago signée le 18 août 1952 ; celle-ci énonce pour la première fois le principe de la souveraineté et de la juridiction exclusive des États sur la mer, le sol et le sous-sol marin jusqu'à deux 200 milles des côtes, et trace pour l'ensemble des zones ainsi désignées, les toutes premières lignes uniques de délimitation : entre l'Équateur et le Chili d'une part, et entre le Chili et le Pérou d'autre part⁽²⁷⁾.

On trouve ensuite :

— les quatre accords conclus par la Colombie avec l'Équateur, le Panama, le Costa Rica et la République dominicaine, en 1975, 76, 77 et 78⁽²⁸⁾,

— l'accord du 3 mars 1979 entre la République dominicaine et le Venezuela⁽²⁹⁾,

— celui du 2 février 1980 entre le Panama et le Costa Rica⁽³⁰⁾,

— et l'accord conclu par la France avec le Brésil le 30 janvier 1981⁽³¹⁾ ; pour ce dernier, la formule est différente des précédentes puisqu'il est fait référence à la « ligne de délimitation maritime y compris celle du plateau continental ».

26. ODIL vol. 19, 1988 p. 143 et s.

27. *Limits in the Seas* n° 86 et 88, juillet et octobre 1979

28. Accord du 23 août 1975, *Limits in the Seas* n° 69, 1976.

Accord du 20 novembre 1976, *Limits in the Seas* n° 79, 1978.

Accord du 17 mars 1977, *Limits in the Seas* n° 84, 1979

Accord du 13 janvier 1978, *New Directions in the law of the sea*, vol. VIII p. 78 et s.

29. *New Directions in the law of the sea*, vol. VIII p. 80 et s.

30. *Limits in the Seas* n° 97, 1982.

31. J.O.R.F. 3 décembre 1983 p. 3495.

dates	parties	espaces maritimes
18/08/1952	Équateur/Chili/Pérou	mer, sol, sous-sol
20/05/1965	Finlande/URSS	P.C. Z.P. zones sous juridictions
12/02/1973	Australie/Indonésie	P.C. Z.P. zones sous juridictions
19/11/1973	Argentine/Uruguay	P.C. zones sous juridictions
23/08/1975	Colombie/Équateur	zones marines et sous-marines
20/11/1976	Colombie/Panama	zones marines et sous-marines
23/03/1976	Inde/Sri-Lanka	P.C. Z.E.
26/07/1976	Cuba/Mexique	P.C. Z.E.
22/11/1976	Inde Sri-Lanka	P.C. Z.E.
28/12/1976	Inde/Maldives	P.C. Z.E.
28/02/1977	États-Unis/URSS	zones sous juridictions
17/03/1977	Colombie/Costa Rica	zones marines et sous-marines
27/10/1977	Cuba/Haïti	P.C. Z.E.
16/12/1977	Cuba/États-Unis	zones sous juridictions
13/01/1978	Colombie/Rp. Dominicaine	zones marines et sous-marines
17/02/1978	Colombie/Haïti	P.C. Z.E. zones marines, sous-marines
28/03/1978	États-Unis/Venezuela	zones sous juridictions
31/03/1978	Pays-Bas/Venezuela	P.C. Z.E. M.T.
04/05/1978	États-Unis/Mexique	zones sous juridictions
03/03/1979	Rp. Dominicaine/Venezuela	P.C. Z.E. zones marines, sous-marines
15/06/1979	Danemark/Norvège	P.C. Z.E./Z.P.
02/02/1980	Costa Rica/Panama	zones sous juridictions
11/06/1980	États-Unis/îles Cook	zones sous juridictions
25/07/1980	Birmanie/Thaïlande	P.C. Z.E. M.T.
02/12/1980	États-Unis/Nouvelle-Zélande	zones sous juridictions
13/12/1980	Indonésie/Pap. N ^{elle} Guinée	P.C. Z.E./Z.P.
30/01/1981	France/Brésil	P.C. « y compris lignes de délim.mar. »
04/03/1981	France/Sainte-Lucie	zones sous juridictions
22/10/1981	Islande/Norvège	P.C. Z.E.
04/01/1982	France/Australie	P.C. Z.E.
09/11/1984	Danemark/Suède	P.C. Z.P.
05/02/1985	Finlande/URSS	P.C. Z.E. Z.P.
17/07/1985	Pologne/URSS	P.C. Z.E. Z.P.
23/12/1986	Birmanie/Inde	P.C. zones sous juridictions
07/09/1987	France/Dominique	zones sous juridictions
18/04/1988	Suède/URSS	P.C. Z.E./Z.P.
13/09/1988	Australie/Salomon	P.C. Z.E./Z.P.
14/09/1988	RDA/Danemark	P.C. Z.P.
22/05/1989	RDA/Pologne	P.C. Z.P.
01/06/1990	États-Unis/URSS	zones sous juridictions
18/04/1990	Venezuela/Trinité-et-Tobago	P.C. Z.E. zones marines, sous-marines
02/02/1990	France/Islande	zones sous juridictions

Annex 167

J. Beer-Gabel, “Accords de délimitation”, in Indemer (ed.),
*Le processus de délimitation maritime étude d’un cas
fictif, Colloque International, 2004, p. 323*

**LE PROCESSUS
DE DÉLIMITATION MARITIME
ÉTUDE D'UN CAS FICTIF**

COLLOQUE INTERNATIONAL

MONACO
27-29 MARS 2003

Éditions A. Pedone
13, rue Soufflot
75005 Paris

—
2004

**LES ACCORDS DE DÉLIMITATION MARITIME,
LA PRATIQUE DES ÉTATS**

J BEER-GABEL

*Maître de Conférences à l'Université Panthéon/Sorbonne (Paris I)
Professeur associé à l'Institut océanographique*

Mesdames, Messieurs,

Je vous propose de procéder à un tour d'horizon de la pratique des États concernant les délimitations opérées au-delà de la mer territoriale, et des solutions qui se sont finalement imposées au cours de six décennies. Je dirai quelques mots pour commencer au sujet du poids numérique de la pratique conventionnelle.

1 Le poids numérique de la pratique conventionnelle des États

La Convention de Montego Bay nous dit que toute délimitation du plateau continental ou de la zone économique doit être effectuée par voie d'accord.

C'est bien la voie que suivent les États, puisque dans leur écrasante majorité, ils ont suivi pour leurs délimitations maritimes, la voie conventionnelle. On soulignera simplement qu'une pratique d'une telle ampleur se rencontre rarement en droit international.

Entre la première délimitation maritime, effectuée dans le golfe de Paria le 26 février 1942 et celle qu'ont opérée quelque soixante ans plus tard dans les Caraïbes, le Royaume-Uni et le Honduras le 4 décembre 2001, ce sont 170 accords de délimitation qui ont été signés (voir la liste en annexe).

2. L'objet des délimitations maritimes

Le cas soumis à notre réflexion nous pose le problème de l'espace juridique à délimiter on pense a priori au plateau continental, à la zone économique, à la zone de pêche, et aux zones d'exploitation commune.

Mais la pratique montre que dans un grand nombre d'instruments conventionnels, on ne sait pas ce que les parties délimitent. Cette pratique nous met de surcroît en présence d'un concept à géographie variable, celui de frontière maritime.

ACCORDS DE DÉLIMITATION

331

particulières en faisaient une solution pouvant désavantager une partie. Il était naturel alors que la théorie des principes équitables se soit développée dans de telles occasions.

En revanche l'existence même d'un accord, témoigne du fait que l'opération n'a pas rencontré de difficultés, de façon évidente, le monde des accords semble être celui où « *il n'y a pas trop de problèmes* » ; de fait, la ligne issue du principe de l'équidistance a représenté de nombreuses fois la ligne la plus commode. Toutefois, jamais les États n'ont cru à l'existence d'une obligation de recourir à cette méthode ; pas d'*opinio juris* donc.

Mais alors, de quoi cette prééminence des médianes nous donne-t-elle la preuve ? Je ne crois pas que ce soit du fait qu'il y aurait peu de situations maritimes complexes, nécessitant d'imaginer un tracé original, car les 170 accords nous montrent toutes les irrégularités qu'offre la géographie, en revanche l'**avalanche** des médianes ou des lignes qui en sont proches, nous dit que, quelles que soient les situations, de telles lignes satisfont les États.

Comment peut-on qualifier une telle pratique ? Il y a une vingtaine d'années, le Professeur Jennings avait estimé qu'il existait une tendance du droit international à générer des textes que l'on ne pouvait faire entrer dans les catégories classiques de sources du droit. On peut se demander s'il faut considérer cette pratique des États comme une source du droit de la délimitation, qui nous dirait qu'en dehors de toute difficulté particulière, le tracé d'une ligne médiane est la règle à suivre, qu'elle se fonde ou non sur le principe de l'équidistance. Sans doute rejoint-on ici les développements que Prosper Weil avait consacrés à l'existence d'un principe juridique du recours à l'équidistance « *de premier pas* » que l'on pourrait alors considérer comme devant s'imposer lors de la négociation de notre cas imaginaire.

Liste des accords de délimitation maritime

26 février 1942	Trinité-et-Tobago (Royaume-Uni)/Vénézuéla
18 août 1952	Chili/Équateur/Pérou
15 février 1957	Norvège/URSS
22 février 1958	Arabie séoudite/Bahreïn
26 avril 1960	Guinée-Bissau (Portugal)/Sénégal (France)
01 janvier 1964	Jarjah/Umm al Qaiwaim
01 décembre 1964	Allemagne (République fédérale d')/Pays-Bas
10 mars 1965	Norvège/Royaume-Uni
20 mai 1965	Finlande/URSS
09 juin 1965	Allemagne (République fédérale d')/Danemark
09 juin 1965	Allemagne (République fédérale d')/Danemark
07 juillet 1965	Arabie séoudite/Koweït
06 octobre 1965	Pays-Bas/Royaume-Uni
08 décembre 1965	Danemark/Norvège

03 mars 1966	Danemark/Royaume-Uni
31 mars 1966	Danemark/Pays-Bas
05 mai 1967	Finlande/URSS
08 janvier 1968	Italie/Yougoslavie
18 février 1968	Abu Dhabi/Dubai
24 juillet 1968	Norvège/Suède
24 octobre 1968	Arabie séoudite/Iran
29 octobre 1968	Pologne/République démocratique allemande
20 mars 1969	Abu Dhabi/Qatar
28 août 1969	Pologne/URSS
20 septembre 1969	Iran/Qatar
27 octobre 1969	Indonésie/Malaisie
28 janvier 1971	Allemagne (République fédérale d')/Pays-Bas
28 janvier 1971	Allemagne (République fédérale d')/Danemark
18 mai 1971	Australie/Indonésie
17 juin 1971	Bahrein/Iran
20 août 1971	Italie/Tunisie
25 novembre 1971	Danemark/Royaume-Uni
25 novembre 1971	Allemagne (République fédérale d')/Royaume-Uni
25 novembre 1971	Pays-Bas/Royaume-Uni
17 décembre 1971	Indonésie/Thaïlande
21 décembre 1971	Indonésie/Malaisie/Thaïlande
21 juillet 1972	Brésil/Uruguay
29 septembre 1972	Finlande/Suède
09 octobre 1972	Australie-Indonésie
12 février 1973	Indonésie/Papouasie-Nouvelle-Guinée (Australie)
19 novembre 1973	Argentine/Uruguay
17 décembre 1973	Canada/Danemark
29 janvier 1974	Espagne/France
30 janvier 1974	Japon/République de Corée
30 janvier 1974	Japon/République de Corée
19 février 1974	Espagne/Italie
16 mai 1974	Arabie séoudite/Soudan
26 juin 1974	Inde/Sri Lanka
25 juillet 1974	Iran/Oman
08 août 1974	Inde/Indonésie
13 août 1974	Émirats arabes unis/Iran
01 janvier 1975	Cameroun/Nigéria
04 juin 1975	Gambie/Sénégal
23 août 1975	Colombie/Équateur
11 décembre 1975	Indonésie/Thaïlande
12 février 1976	Espagne/Portugal
23 mars 1976	Inde/Sri Lanka
14 avril 1976	Maroc/Mauritanie
09 juillet 1976	Kenya/Tanzanie
23 juillet 1976	Inde/Maldives/Sri Lanka

Annex 168

G. Blake, “World maritime boundary delimitation: the state of play” in G. Blake (ed.), *Maritime Boundaries and Ocean Resources*, 1987, p. 3

Maritime Boundaries and Ocean Resources

Edited by
GERALD BLAKE

International Geographical Union Study Group on
The World Political Map

BARNES & NOBLE BOOKS
Totowa, New Jersey

Chapter 1

WORLD MARITIME BOUNDARY DELIMITATION: THE STATE OF PLAY

Gerald H. Blake

With the exception of Antarctica, the whole of the earth's land surface is now effectively partitioned between states, largely as a result of European activity during the past century and a half. Although land boundary disputes still commonly occur, the trend is towards formal agreements and progressive demarcation on the ground. By contrast, the maritime political map of the world is in its infancy, and it will probably take several decades before any accurate world map of offshore boundaries can be drawn. By the end of 1985 approximately 155 boundary agreements had been concluded between states, concerning some 97 boundaries, fewer than one in four of the world's potential maritime boundaries. (1) The ratio falls even further if boundaries associated with micro-political units are included. For example, scrutiny of the coasts of Brunei, Namibia, Morocco, the United Arab Emirates, and Singapore could easily add 20 or 30 boundaries to the total.

This chapter presents a broad summary of progress towards maritime boundary delimitation, to provide some context for the chapters which follow. Analysis is confined to inter-state boundaries and no attempt is made to discuss delimitations between the outer limits of coastal state sovereignty and the international seabed (or 'The Area'). This form of maritime boundary will eventually involve extremely complex delimitations along the outer margins of some five million square nautical miles of continental shelf which lie beyond 200 nautical miles (2), where coastal states have certain economic rights under Article 76 of the 1982 United Nations Convention.

Discussions of offshore boundaries generally make a point of distinguishing between territorial

World Maritime Boundary Delimitation

sea boundaries, continental shelf boundaries, and boundaries between zones of extended economic jurisdiction, usually fisheries. In this chapter, at global scale, these different types of boundary, extending various distances offshore, can be largely disregarded. In recent years coastal states have increasingly sought to establish single 'maritime' boundaries for all purposes, to a maximum distance of 200 nautical miles, a trend which seems likely to continue. (Table 1.1)

Table 1.1 Types of boundary agreement 1952-1982

	<u>Continental Shelf</u>	<u>'Maritime'</u>	<u>Total</u>
1952-1961	2	3	5
1962-1971	20	0	20
1972-1976	22	11	33
1977-1982	9	27	36
	<u>53</u>	<u>41</u>	<u>94</u>

Source : International Court of Justice, Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area, Annexes to the Reply by Canada, Volume 1 State Practice, (1983), pp 23-34.

Nevertheless the 1982 United Nations Convention maintains the distinction between types of boundary, giving different guidelines for delimitation purposes. Failing agreement to the contrary, the applicable principle for the territorial sea is the median line, unless historic title or other special circumstances dictate a different line (Article 15). Exclusive economic zone and continental shelf boundaries 'shall be effective by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution,' (Articles 74 (i) and 83 (i)).

In preparing Figure 1.1 single-purpose median-line boundaries were assumed wherever no boundary agreements exist. In reality many alternatives to median line boundaries are likely to emerge in future. Even with these assumptions the future pattern of world maritime political jurisdiction must involve a measure of guesswork because of the prevalence of coastal territorial disputes and disputes over islands, sometimes involving three or more parties. In such cases a number of alternative boundary delimitations are clearly possible.

World Maritime Boundary Delimitation

POTENTIAL BOUNDARIES BY REGION

No attempt to map the world's hypothetical maritime boundaries at global level seems to have been wholly satisfactory. Uncertainties over some boundaries are compounded by cartographic problems of scale. (3) Table 1.2 illustrates the pitfalls. R.W. Smith does not include any world map with his useful table, which gives a total of 376 boundaries. J.R.V. Prescott's authoritative work (4) includes admirably detailed regional maps from which the totals in Table 1.2 were calculated, though not without some difficulty. The author's figures were derived from Figures 1.1 and 1.2 and from detailed regional maps of the Mediterranean Sea and the Persian-Arabian Gulf published elsewhere. (5) While the exact number of potential maritime boundaries is not really important, the scale of the task ahead is worth noting. Probably all the totals in Table 1.2 will prove to be rather low; out of a total of between 376 and 400 or so potential boundaries approximately 97 have been formally agreed, and the International Court has given judgement on four more. Boundary lengths were obtained for 71 agreed boundaries and totalled 33,452 km, including the world's longest maritime boundary (2,687 km) between Canada and Greenland. (6) Using these as a crude indicator, the total length of the world's maritime boundaries is estimated to be of the order of 150,000 km.

Figure 1.1 illustrates some features of the emerging world offshore political map. (7) Three main types of boundary can be identified. First, the relatively simple adjacent boundaries between states extending to 200 nautical miles offshore, for example around the Americas and Africa. Delimitation here is relatively straightforward, though not inevitably so, as the Canada - United States Gulf of Maine case proved. Secondly, opposite boundaries, which most commonly occur in enclosed and semi-enclosed seas where 200 mile claims overlap. Such delimitations, sometimes involving trilateral negotiations, can be extremely complex. Thirdly, boundaries between archipelagic states, notably in the Pacific, where delimitation is complicated by the need to draw archipelagic boundaries before offshore claims can begin. According to J.R.V. Prescott at least nine states in the southwest Pacific are eligible for archipelagic baselines, but only two have so far delimited them. (8)

In relation to its area (230,000 km²) the

World Maritime Boundary Delimitation

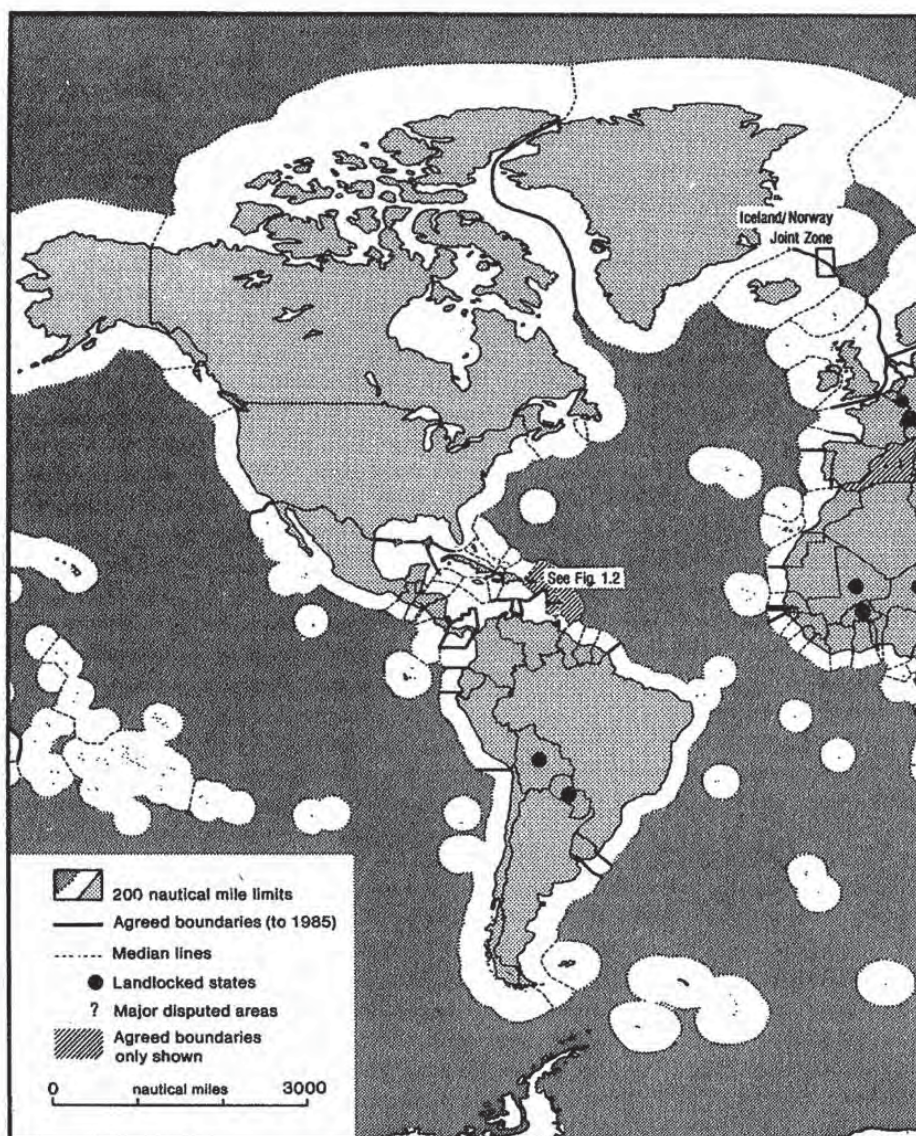


Figure 1.1. World maritime boundary delimitations in 1985 showing agreed boundaries and hypothetical median lines (Miller cylindrical projection)

Annex 169

G. Blake and R. Swarbrick, “Hydrocarbons and International Boundaries: A Global Overview”, in G. Blake, M. Pratt, C. Schofield and J. A. Brown (eds), *Boundaries and Energy: Problems and Prospects*, 1998, p. 3

International Boundary Studies Series

Boundaries and Energy: Problems and Prospects

Edited by
Gerald Blake, Martin Pratt, Clive Schofield and
Janet Allison Brown

Series editors:
Gerald Blake, Martin Pratt and Clive Schofield



Published by
Kluwer Law International Ltd.
Sterling House
66 Wilton Road
London SW1V 1DE
United Kingdom

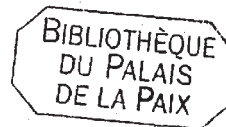
Sold and distributed in
the USA and Canada by
Kluwer Law International
675 Massachusetts Avenue
Cambridge MA 02139
USA

Kluwer Law International incorporates
the publishing programmes of
Graham & Trotman Ltd,
Kluwer Law & Taxation Publishers
and Martinus Nijhoff Publishers

In all other countries, sold and distributed by
Kluwer Law International
P.O. Box 322
3300 AH Dordrecht
The Netherlands

ISBN 90-411-0690-1
Series ISBN 90-411-0656-1
© Kluwer Law International 1998
First Published 1998

British Library Cataloguing in Publication Data
A catalogue record for this book is available from the British Library



This publication is protected by international copyright law. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the Publisher.

Typeset in 11/13 pt Raleigh by ADS Documentation, Wokingham, Berkshire
Printed and bound in Great Britain by Antony Rowe Ltd.

1

Hydrocarbons and International Boundaries: A Global Overview

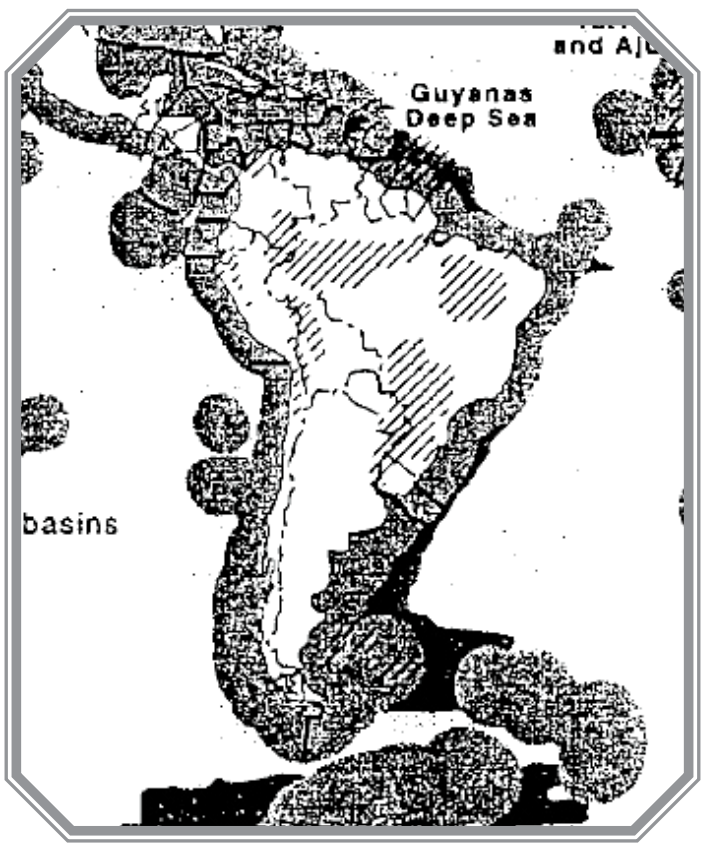
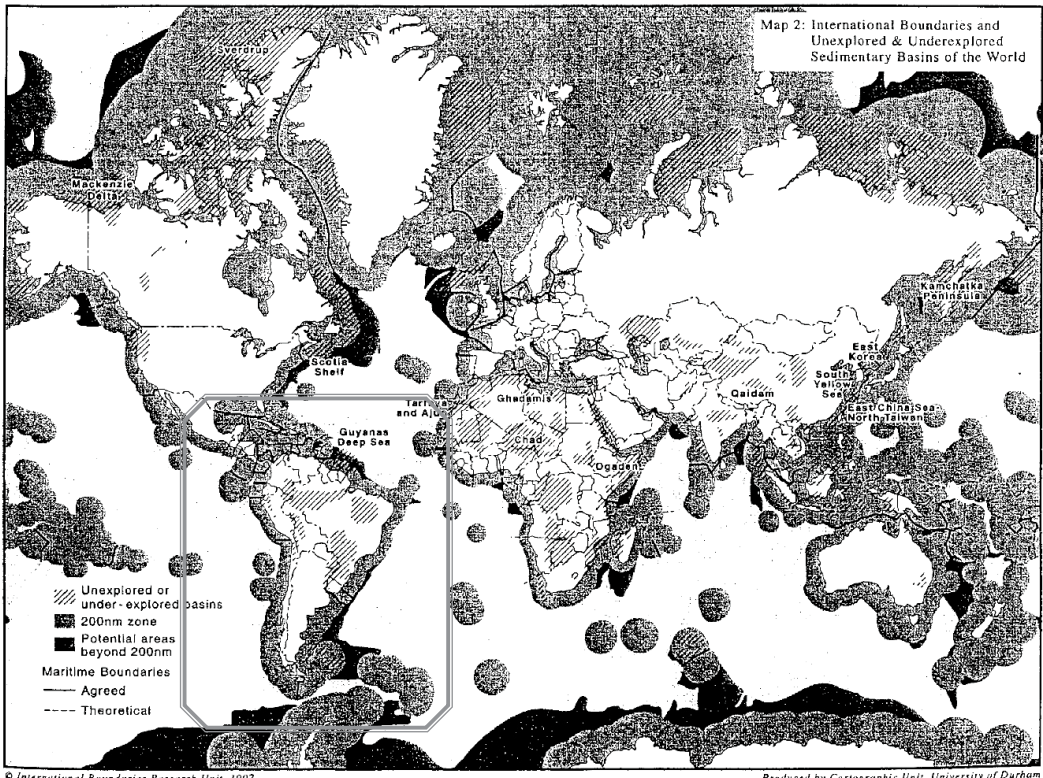
G. H. Blake and R. E. Swarbrick

INTRODUCTION: INTERNATIONAL BOUNDARIES AND RESOURCES

International boundaries are human constructions which rarely take into account the physical geography of the earth's surface or its underlying geology. As a result they divide natural ecological regions, river basins and resources of all kinds between states in an arbitrary fashion. The political and economic consequences have become more evident as populations increase and the quest for scarce resources intensifies. In law, international boundaries extend downwards vertically into the earth and upwards vertically into the air to an indefinite distance. Problems arise between states over resource ownership and exploitation for two reasons: either because the boundary location has not been agreed, or because the resource is subject to flow or migration. Such resources present particularly difficult challenges because they are extremely hard to monitor, and international lawyers have not yet devised universally acceptable regimes for their regulation.

Three natural resources which have been the subject of much thought and debate are straddling fish stocks, freshwater (both river basins and groundwater) and hydrocarbons. Indeed, these topics dominated IBRU's 1994 Conference in Durham on the theme of 'The Peaceful Management of

Boundaries and Energy: Problems and Prospects (G.H. Blake, M. A. Pratt, C.H. Schofield, eds.: 90 411 0690 1: © Kluwer Law International: pub. Kluwer Law International, 1998: printed in Great Britain).



Annex 170

E. Collins Jr. and M. A. Rogoff, “The International Law of Maritime Boundary Delimitation”, *Maine Law Review*, Vol. 34, 1982, p. 1

THE INTERNATIONAL LAW OF MARITIME BOUNDARY DELIMITATION

*Edward Collins, Jr.**

*Martin A. Rogoff***

I. INTRODUCTION

The law of the sea, in its essence, divides the seas into zones and specifies the rights and duties of states and ships flying their flags in those zones. Prior to 1945, states claimed only narrow territorial sea zones in which they could exercise full sovereignty over the seabed and subsoil, the water column, and the airspace. This left the remainder of the oceans as high seas, where the principle of freedom of the seas protected use and exploitation rights for all.¹ But this situation was soon to change, largely as a result of advances in technology that made new methods for exploiting the resources of the oceans possible and profitable. Commercial exploitation of continental shelf oil and gas deposits began in the 1940's and has become increasingly significant since the late 1950's with the rapid development of deep-water recovery technology.² During the 1960's, again as a result of technological developments, the most abundant fish stocks in the seas, which are concentrated over continental shelves, were subjected to intensive exploitation by distant-water fishing fleets.³ Coastal state efforts to acquire exclusive rights to manage and exploit these living and non-living resources were inevitable. The result was the emergence of two new off-shore zones, the continental shelf zone⁴ and the exclusive economic zone.⁵

* Professor of Political Science, University of Maine. B.A., M.A., Marshall University; Ph.D., Emory University.

** Professor of Law, University of Maine School of Law. B.A., Cornell University; M.A., University of California (Berkeley); LL.B., Yale University.

1. An additional zone emerged during the nineteenth century and was called the contiguous zone. This zone of high seas is contiguous to the territorial sea and is an area in which the coastal state is authorized "to . . . exercise the control necessary to . . . [p]revent infringement of its customs, fiscal, immigration or sanitary regulations within its territory or territorial sea; . . ." Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, art. 24, para. 1, done Apr. 29, 1958, 15 U.S.T. 1606, T.I.A.S. No. 5639, 516 U.N.T.S. 205 (in force Sept. 10, 1964). See generally F. GARCIA-AMADOR, *THE EXPLOITATION AND CONSERVATION OF THE RESOURCES OF THE SEA* 59-67 (2d ed. 1959); Oda, *The Concept of the Contiguous Zone*, 11 INT'L & COMP. L.Q. 131 (1962).

2. See generally Odell, *Offshore Resources: Oil and Gas*, in *THE MARITIME DIMENSION* 76 (R. Barston & P. Birnie eds. 1980).

3. See generally Driver, *International Fisheries*, *id.* at 27. See also J. PRESCOTT, *THE POLITICAL GEOGRAPHY OF THE OCEANS* 116-25 (1975).

4. For a discussion of the background and theory of state sovereignty over continental shelf areas, see Lauterpacht, *Sovereignty over Submarine Areas*, 27 BRIT. Y.B. INT'L L. 376 (1950). See also M. MOUTON, *THE CONTINENTAL SHELF* (1952).

5. For a recent study of the development and current status of the exclusive economic zone, see W. EXTAVOUR, *THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE* (1979). See also Kronfol, *The Exclusive Economic Zone: A Critique of Contemporary Law of the Sea*,

In some situations, an equitable division may best be effected through application of the equidistance method; in other instances, that is not the case. Equidistance often provides a starting point for negotiations⁵³ but may subsequently be modified⁵⁴ or abandoned completely.⁵⁵ One of the most common reasons for the modification or abandonment of an equidistant line is the desire to simplify the boundary⁵⁶ or the delimitation process.⁵⁷ Thus, in some cases, the negotiated boundary follows azimuths⁵⁸ or parallels⁵⁹ that are ap-

partment of State).

53. See, e.g., note 55 *infra*.

54. For example, the maritime boundary treaties negotiated by the United States with Mexico, Venezuela, and Cuba, *supra* note 22, were based on the principle of equidistance. In all three instances, "[e]quidistant lines were drawn giving full effect to islands and the lines were simplified, where useful for convenience or to avoid issues as to basepoints." *Hearings on Three Treaties Establishing Maritime Boundaries Between the United States and Mexico, Venezuela, and Cuba*, *supra* note 37, at 24 (administration's response to additional questions submitted for record by Senator Zorinsky). The principle of equidistance is rarely used in its pure form in which all points of the boundary line are equidistant from the nearest points on the baseline. Instead, the lines are drawn by connecting equidistant points with straight line segments. The reason for this modification is simple:

This is a choice of convenience and not a disavowal of the principle of equidistance. If every point on an equidistance line were required to be an equal distance from the coasts of the delimiting states, it would be difficult to make an at-sea determination of the line when the states involved have even slightly irregular coastlines. However, under the modified application of the principle, the chosen equidistant or reference points can be marked with a buoy.

Karl, *Islands and the Delimitation of the Continental Shelf: A Framework for Analysis*, 71 AM. J. INT'L L. 642, 652 n.36 (1977) (emphasis in original).

55. The Brazil-Uruguay maritime boundary, *supra* note 50, provides the best example. On May 10, 1969, the foreign ministers of the two states issued a declaration stating that the two governments "recognize as the lateral limit of their respective maritime jurisdictions, the median line whose points are equidistant from the nearest points on the baseline" and that

both governments, through the intermediary of the Joint Commission on the Limits and the Definition of the Border between Uruguay and Brazil assisted by the hydrographic services of both countries, decide to take the necessary steps to define and identify the median line referred to above as soon as possible in order perfectly to identify the respective areas of maritime jurisdiction

Id. at 5. The boundary eventually delimited by agreement, however, "shall be defined by the rhumb line which . . . shall run on a bearing of 128 sexagesimal degrees (counting from true north) to the outside limit of the territorial sea of both countries." *Id.* at 2. The bearing of the boundary line finally chosen was defined by a "line running from the present Chuy light in a direction nearly perpendicular to the general line of the coast" *Id.* at 1. According to the analysis of the Office of the Geographer, U.S. Department of State, "[a]pparently the Uruguayan-Brazilian Joint Boundary Commission decided that a simplified and normal line was equitable to both sides." *Id.* at 3.

56. See note 60 *infra*.

57. See, e.g., the Brazil-Uruguay maritime boundary, *supra* note 50.

58. See, e.g., the Guinea-Bissau-Senegal territorial sea and continental shelf

proximately equidistant from the coasts of the parties. In other instances, the equidistant line is modified to reduce the number of turning points of the boundary line.⁶⁰ Yet in other cases, the equidistant line is modified because the strict application of the equidistance method would produce results which are clearly inequitable. The presence of islands is the most frequently encountered cause of an inequitable division produced by the strict application of the equidistance method.⁶¹ Coastline configuration may also lead to an inequitable division based on equidistance.⁶²

Sometimes equidistance is used for the delimitation of part of the boundary line but other principles are applied for the delimitation

boundary, *Territorial Sea and Continental Shelf Boundary: Guinea-Bissau-Senegal*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 68 (Mar. 15, 1976), which is delimited along a straight-line 240° azimuth. The State Department Geographer points out that "[n]either the territorial sea boundary nor the continental shelf boundary is based on the equidistance principle." *Id.* at 4. Although not strictly a single maritime boundary, at the time of the delimitation Guinea-Bissau claimed a 150 nautical-mile limit. *See also* the Brazil-Uruguay maritime boundary, *supra* note 50.

59. The maritime boundaries between Ecuador and Peru, *Maritime Boundary: Ecuador-Peru*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 88 (Oct. 2, 1979); Peru and Chile, *Maritime Boundary: Chile-Peru*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 86 (July 2, 1979); The Gambia and Senegal (two boundaries), *Maritime Boundaries: The Gambia-Senegal*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 85 (Mar. 23, 1979); and Colombia and Ecuador, *Maritime Boundary: Colombia-Ecuador*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 69 (Apr. 1, 1976), all follow parallels. Of these boundaries, only the two Gambia-Senegal boundaries approximate equidistant lines. The others do not approximate equidistant lines because the coastlines of the states involved do not run generally north-south in the immediate vicinity of the boundary.

60. *See, e.g.*, the India-Sri Lanka maritime boundaries in the Gulf of Manaar and the Bay of Bengal, *Maritime Boundaries: India-Sri Lanka*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 77 (Feb. 16, 1978). In delimiting the boundary, the parties "[a]pparently have agreed to a modified equidistant line and/or to one created by a selective choice of relevant basepoints," *id.* at 7, to diminish the number of turning points that would have resulted from the strict application of the equidistance method.

61. The maritime boundary established by Indonesia and Singapore in the Strait of Singapore, *Territorial Sea Boundary: Indonesia-Singapore*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 60 (Nov. 11, 1974), is the most graphic example of the abandonment of strict equidistance due to the presence of islands. Because of the number of small islands located in the Strait, the negotiated boundary actually crosses the Indonesia straight baseline and thus delimits a small portion of what Indonesia had claimed as internal waters to Singapore. *See generally* Ely, *Seabed Boundaries Between Coastal States: The Effect to be Given Islets as "Special Circumstances,"* 6 INT'L LAW. 219 (1972); Goldie, *The International Court of Justice's "Natural Prolongation" and the Continental Shelf Problem of Islands*, 4 NETH. Y.B. INT'L L. 237 (1973); Karl, *Islands and the Delimitation of the Continental Shelf: A Framework for Analysis*, *supra* note 54. *See also* the maritime boundary between India and Sri Lanka, *supra* note 60, where India and Sri Lanka ignored some smaller off-shore islands and utilized as basepoints for application of the equidistance method larger islands closer to their respective coasts. *Id.* at 7.

62. *See, e.g.*, North Sea Continental Shelf Cases, *supra* note 18; *Territorial Sea and Continental Shelf Boundaries: France-Spain*, LIMITS IN THE SEAS, *supra* note 11, No. 83 (Feb. 12, 1979).

Annex 171

P. J. Cook and C. M. Carleton, “Introduction”, in P. J. Cook and C. M. Carleton (eds), *Continental Shelf Limits, The Scientific and Legal Interface*, 2000, p. 3

CONTINENTAL SHELF LIMITS

The Scientific and Legal Interface

Edited by

Peter J. Cook

Chris M. Carleton

OXFORD
UNIVERSITY PRESS
2000**1****Introduction**Peter J. Cook
Chris M. Carleton

As pointed out in the Foreword, the United Nations Convention on the Law of the Sea (the Convention) is, by any measure, a remarkable document, which for the first time provides a comprehensive framework of governance for a large part of the world ocean. It covers such issues as delimitation, environmental impact and management, scientific research, economic and commercial issues, and technology transfer and provides a regime for the peaceful settlement of disputes. The resolution of disputes is especially important, given that there are 151 coastal States, all with sovereign rights to the adjacent seas and shelf. Under the Convention, those rights cover a total area of about 60 million km² or around 20% of the world ocean within the 200-nautical-mile (M) limit. But there is perhaps an additional 5% (15 million km²) which lies beyond the 200-M limit, to which sovereign rights may also extend under the terms of the Convention. Up to 54 coastal States may be able to claim extensions of their continental shelf beyond 200 M (figure 1.1).

What is intended is that over the next 10 years or so, nations will document and lay claim to an area of around 75 million km², equal to more than half the Earth's land surface. Viewed against the background of human history and land conquest extending over thousands of years, the magnitude of the undertaking is extraordinary.

What is also remarkable is the key role that science and technology will play. Science and technology have always played a role in exploration and documentation of the oceans in the past. The development of an accurate chronometer by Harrison in the 18th century was critical to developing an accurate means of establishing longitude (Sobel, 1995). This in turn made it possible to accurately chart the oceans for the first time, which then enabled nations to lay claim to newly explored areas, establish trade routes, document marine hazards,

and exploit ocean resources. Parts of the world's territorial sea baselines are and will continue to be based on, 19th-century data. As will be evident from this book, such data are sufficiently important in some areas that we have felt it necessary to document just how those "historical data" were gathered so that we can establish their reliability. Some of the 19th-century data, for example, collected by the Challenger Expedition of the 1870s, are still the only information of their type available for certain areas.

The GEBCO bathymetric charts, which will form the starting point for many continental shelf claims, were first compiled in the 1930s, for example. But it was during the second half of the century, the postwar period, that enormous advances occurred in terms of data quality and quantity. The 1950s onward were marked by major advances in our knowledge and the application of seismic profiling techniques. The 1970s were the time when we were first able to drill into the deep ocean floor. Since the 1970s, our capacity to determine a position at sea with great accuracy has been enhanced by the development of satellite navigation and global positioning systems. Our knowledge of ocean resources has also grown apace. We know where economically significant minerals are likely to occur on the ocean floor, and since the 1960s, we have seen the difficulties in commercially exploiting those marine mineral resources. Over the same time period, there have been extraordinary advances in our ability to search for and exploit oil and gas in progressively deeper water. We have also started to document the distribution of methane hydrates, perhaps a vast energy resource for the future. But it is not just the acquisition of data that is, and will be, important to the implementation of the Convention. We now have a far greater understanding of ocean processes. We understand how sediments move in the deep ocean. We know that the form (and age) of ocean

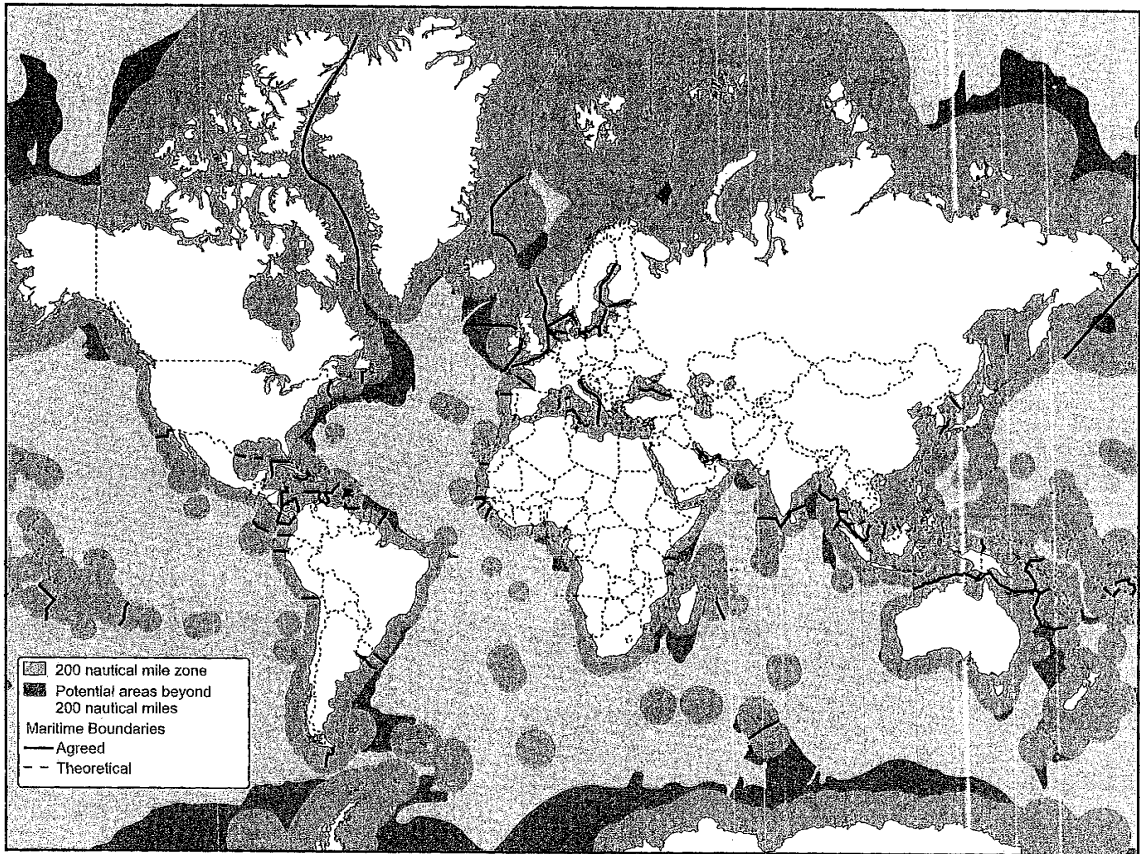


Figure 1.1 Agreed-on and theoretical international maritime boundaries (International Boundaries Research Unit, University of Durham, 1997).

Annex 172

G. Despeux, *Droit de la délimitation maritime – Commentaire de quelques décisions pluriennales*, 2000

Gilles, Despeux

Droit de la délimitation maritime

Commentaire de quelques décisions plutoiniennes


PETER LANG
 Europäischer Verlag der Wissenschaften

13

ation de la ZEE puisque les sept Etats des Emirats Arabes que la limite de leurs ZEE suivrait la ligne de délimitation de mentaux (tant qu'une telle ligne n'existait pas, la limite de evait pas s'étendre au-delà de la ligne médiane)⁴⁶. En fixant ation de plateau continental, le Tribunal procéda du même celle de la ZEE.

ure que la sentence entraîne directement ou non délimitation maritimes proclamées à l'époque par les Parties. Celles-ci é de zone contiguë, toutes les délimitations entre elles ont

donc eu lieu le 19 octobre 1981. Nous étudierons ici les deux zones que le Tribunal délimite officiellement, à savoir la mer territoriale et le plateau continental

A. Méthode de délimitation

La méthode employée par le Tribunal pour les deux délimitations en cause est celle de l'équidistance. Toutefois, il convient de les distinguer en raison des différences de justification.

(1) Délimitation de la mer territoriale

(a) Problème de la possibilité de délimitation de la mer territoriale

Une première question à laquelle le Tribunal prit une attention soignée de ne pas répondre fut celle de savoir si la délimitation des mers territoriales des deux Parties était possible en tant que telle. En effet, la largeur de mer territoriale de chaque Partie n'était pas identique : Doubaï avait conservé une largeur

respectivement pp. 1478, 1544 et 1553 pour le premier, 1501 pour le second et 1536 pour le dernier. L'on sait que tout tribunal international est lié par le compromis et ne saurait prendre compte de l'évolution postérieure de la situation à ce compromis: c'est pourquoi le tribunal arbitral ne parla pas de la ZEE dans sa sentence (sur un cas similaire, cf. *Golfe du Maine* où la CIJ délimita en 1984 les zones de pêche des Etats-Unis et du Canada, alors que les deux pays avaient proclamé en 1983 une zone économique exclusive ; la Cour releva que la nouvelle dénomination n'aurait de toute manière pas changé son mode de raisonnement).

⁴⁶ Cf. par exemple R.F. Pietrowski (note précédente, p. 1478) : „The United Arab Emirates declared a 200-mile exclusive economic zone extending to agreed continental shelf boundaries or to equidistant lines“ (souligné par nous).

treat the boundary as a territorial sea boundary out to the 12 mile limit⁵⁷. En l'absence d'un démenti de la part de Chardjah⁵⁸, le Tribunal jugea sans doute prudent de ne plus évoquer ce point, les Parties étant d'accord.

Enfin, une troisième justification de la possibilité de la délimitation réside dans la pratique étatique en matière de délimitation maritime. Aussi bien avant qu'après 1981, il semble que les Etats ne se soient jamais sentis gênés pour procéder à la délimitation entre une mer territoriale et une autre zone maritime⁵⁹. Des exemples sont à trouver dans les accords suivants : Chili/Pérou du 18 août 1952⁶⁰, France/Espagne du 29 janvier 1974⁶¹, Colombie/Equateur du 23 août 1975⁶², Mexique/Etats-Unis du 04 mai 1978⁶³, Pays-Bas/Vénézuéla du 31 mars 1978⁶⁴, Brésil/France du 30 janvier 1981⁶⁵, France/Saint-Lucia du 04 mars

⁵⁷ Cf. réplique de Doubaï, vol. 1, pp. 137-138, cité dans sentence, p. 228 (*ILR*, vol. 91, 1993, p. 659).

⁵⁸ Comme Chardjah tentait de faire valoir la proposition britannique comme ligne de délimitation (proposition qui délimite également les eaux intérieures, la mer territoriale et le plateau continental), il aurait été mal venu de sa part de faire le moindre commentaire là-dessus.

⁵⁹ Sur ce problème, cf. D.A. Colson, *The Legal Regime of Maritime Boundary Agreements*, in J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, pp. 43 s.

⁶⁰ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 793 ss. Délimitation entre mer territoriale de 200 milles du Pérou (!) et zone de souveraineté exclusive de 200 milles du Chili (ce dernier ayant une mer territoriale de 3 milles). On rappelle qu'une zone de mer territoriale de 200 milles est interdite selon le droit conventionnel et coutumier de la mer, si bien que les 200 milles doivent être „requalifiés“ en zones permises par le droit international (exemple: les douze premiers milles sont effectivement mer territoriale, tandis que les 188 milles restants doivent être considérés comme ZEE ou zone de pêche ou plateau continental selon les cas).

⁶¹ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. II, pp. 1719 ss. Délimitation entre mer territoriale française (12 milles) et zone de pêche espagnole (12 milles après les 6 milles de mer territoriale).

⁶² Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 809 ss. Délimitation des mers territoriales jusqu'à 12 milles (pûis seul l'Equateur dispose d'une mer territoriale s'étendant jusqu'à 200 milles, cet espace ayant tout de même été délimité avec la Colombie qui à l'époque n'avait pas encore proclamé de ZEE).

⁶³ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 427 ss. Délimitation entre mers territoriales mexicaine et américaine (12 contre 3 milles).

⁶⁴ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 615 ss. Délimitation entre mers territoriales du Vénézuéla et des îles des Pays-Bas (12 contre 3 milles).

⁶⁵ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 777 ss. Délimitation des mers territoriales jusqu'à 12 milles, seul le Brésil ayant ensuite une mer territoriale de 200 milles (contre une ZEE française de 200 milles).

1981⁶⁶, Argentine/Chili du 29 novembre 1984⁶⁷ ou Costa Rica/Equateur du 12 mars 1985⁶⁸. Dans de tels cas, la plupart des traités font référence à une délimitation *all purpose* ou simplement à une délimitation des zones maritimes. Toutefois, deux traités font exception : le traité entre la Turquie et l'URSS du 17 avril 1973⁶⁹ où la loi turque⁷⁰ précise que la mer territoriale de 6 milles s'étend automatiquement jusqu'à la même largeur que celle des autres États lorsque cette dernière est supérieure à 6 milles afin de rendre possible la délimitation. L'autre cas d'espèce est la méthode unique en son genre employée dans l'accord Norvège/URSS du 15 février 1957⁷¹ où les mers territoriales étaient de longueur inégale (4 milles pour la Norvège, 12 milles pour l'URSS) : deux lignes droites furent tracées entre trois points. Le premier correspondait au point terminal de la frontière terrestre⁷², le second à l'intersection entre les limites des mers territoriales⁷³ et le troisième un point d'équidistance entre deux caps⁷⁴. Toutefois, ces deux particularités ne pouvaient être d'aucune aide en l'occurrence : dans le premier cas, il s'agit d'un acte interne législatif (et rien ne dit que la délimitation n'aurait pas eu lieu sans l'acte) et dans le second cas, il s'agissait sans doute plus de compenser l'énorme gain que la Norvège possédait du fait du fjord Varanger plutôt que respecter les différences de largeur de mer territoriale, d'autant plus que l'accord date d'une époque où le droit de la délimitation maritime en était à ses balbutiements et où la théorie du chevauchement n'était pas achevée.

Quoi qu'il en soit, il nous semble que la délimitation de la mer territoriale opérée par le Tribunal était effectivement possible. Il aurait cependant été souhaitable de recevoir quelques indications sur le problème soulevé...

⁶⁶ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 591 ss. Délimitation des mers territoriales jusqu'à 3 milles seulement, seule la mer territoriale de la Martinique s'étendant à 12 milles.

⁶⁷ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 719 ss. Délimitation des mers territoriales jusqu'à 3 milles, puis délimitation entre mer territoriale argentinienne (200 milles !) et zone de souveraineté exclusive chilienne de 200 milles.

⁶⁸ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 819 ss. Même cas que France/Brésil, l'Equateur ayant une mer territoriale de 200 milles.

⁶⁹ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. II, pp. 1681 ss.

⁷⁰ Loi n° 476 du 15 mai 1964.

⁷¹ Cf. J.I. Charney et L.M. Alexander, *op. cit.* note 2, vol. I, pp. 1781 ss.

⁷² Le point de frontière appelé „n° 415“.

⁷³ La mer territoriale norvégienne était calculée à partir de la ligne de base fermant l'important fjord Varanger. La mer territoriale soviétique fut comptée à partir des lignes de base des côtes.

⁷⁴ Les caps Kibergnes (Norvège) et Nemetsky (URSS).

Annex 173

G. Faura Gaig, *El Mar Peruano y sus Límites*, 1977

GUILLERMO S. FAURA GAIG
VICE-ALMIRANTE A. P.



EL MAR PERUANO Y SUS LIMITES

LIMA - PERU
1977

180

GUILLERMO S. FAURA GAIG

NUESTRAS FRONTERAS MARITIMAS

En el Océano Pacífico

Nuestro Decreto Supremo N° 781 de 1° de agosto de 1947, establece en el párrafo 3°, la demarcación de las zonas de control y protección de las riquezas nacionales... "sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas (200) millas marinas, **medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos**".

Para un país cuyas costas tienen la orientación general de los meridianos, N-S (países verticales), caso de Chile, la distancia de 200 millas hacia el mar, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos, vienen a ser las perpendiculares a sus costas y la figura general de su Zona Marítima corresponde a un rectángulo, dos de cuyos lados abarcan íntegramente la extensión de sus costas y los otros dos, las 200 millas.

Para el caso de un país cuyas costas siguen la orientación general de los paralelos geográficos, E-W (países horizontales), caso de Panamá, la "distancia de 200 millas" medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos hacia el mar, será mínima.

El caso del Perú, es el intermedio entre los dos anteriores, ya que la orientación general de nuestras costas es aprox. SE-NW, entre los meridianos 70°W y 81°W aprox. Con algún detalle, podemos observar varias secciones de nuestras costas, cuya orientación respectiva y el límite de las 200 millas, "medidas siguiendo el paralelo geográfico", forman diferentes paralelogramos de acuerdo al ángulo de inclinación de las costas. Por ejemplo:

— La costa de Tumbes desde Cabo Blanco, se orienta del SW al NE.

- De Punta Falsa a Cabo Blanco sigue como dirección general la línea S-N.
- De Paracas a Punta Falsa, 150° - 330°.
- De San Juan a Paracas, SE - NW.
- De la frontera con Chile a San Juan, 128° - 308°.

Este somero análisis nos lleva a establecer para el caso, varios paralelogramos de los cuales el comprendido entre Punta Falsa y Cabo Blanco, sería rectangular, y por consiguiente, en él, la distancia de 200 millas quedaría "frente" a las costas, es decir, que las perpendiculares a ellas coincidirían con el paralelo geográfico para el trazo de cada punto de las líneas de base rectas, que en este caso cerrarían las bahías de Paita y de Sechura.

Lo mismo no sucede en los otros casos, debido a que la distancia de 200 millas se mide "siguiendo la línea de los paralelos geográficos" y por consiguiente, la distancia perpendicular a las costas, es decir "frente" a ellas, para cada punto específico de esos paralelos es menor, en una magnitud que está en relación inversa con la orientación de la costa, o sea, que a mayor inclinación de la costa conforme esta se aparta de la dirección N - S (meridiano), será menor la distancia en la perpendicular a ella. Por ejemplo, "el límite de 200 millas" sobre el paralelo de Quilca, queda a 90 millas frente a Lomas, y el límite oeste de 200 millas del paralelo de la frontera terrestre con Chile se encuentra a 120 millas frente a Camaná.

Es así que resulta la superficie de nuestra Zona Marítima, disminuía considerablemente por haberse adoptado medir el límite de 200 millas hacia el mar "siguiendo la línea de los paralelos geográficos".

La circunstancia especial de disponer de islas, particularmente las Is. Lobos de Afuera y las Is. Hormigas de Afuera, donde la orientación de la costa es aproximadamente SE - NW, amplía la medida de 200 millas sobre los paralelos geográficos, a una distancia mayor en esas

zonas, que corresponden a las 200 millas de las costas insulares.

La Ley de Petróleo (Nº 11780 - 12 Marzo 1952) al definir en el Art. 14º la Zona del Zócalo Continental, dice: "Es la zona comprendida entre el límite occidental de la Zona de la Costa y una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral continental"; y, la Resolución Suprema Nº 23 de 12 de enero de 1955, expresa: "La indicada Zona — Marítima — está limitada en el mar por una línea paralela a la costa peruana y a una distancia constante de ésta de 200 millas náuticas".

En ambos casos se corrige la medida sobre los paralelos geográficos.

En el oficio de remisión al Congreso Nacional de los Convenios de Santiago y de Lima con fecha 7 de febrero de 1955, se transcribe también la parte resolutive del Decreto Supremo Nº 781 de 1º Agosto 1947 con respecto al cual se indica: "Este Decreto ha sido aclarado por la Resolución Suprema Nº 23, del 12 de enero de 1955, precisando la técnica cartográfica para el trazado de la línea de 200 millas de distancia"¹⁸ y reproduce también esta Resolución Suprema.

Se solicita así la aprobación parlamentaria simultáneamente, de la Declaración de Santiago y del Decreto en referencia, pero el Parlamento solo accedió al primero. El Dr. Andrés Aramburú Menchaca al tocar este punto, da como fundamento, que era "para evitar que existieran dos normas discrepantes, una con la liberalidad de la libre navegación, contemplada por el decreto y otra con la exigencia de paso inocente que impone la Declaración de Santiago, que es un tratado formalmente concertado por Perú, Chile y Ecuador"¹⁹; nosotros agregaríamos igualmente, que entre ambos documentos también hay diferencias en cuanto a la forma de medir las 200 millas.

Resulta así que con estos dos conceptos de medida,

se presentan respectivamente superficies marítimas diferentes, de acuerdo al trazo correspondiente que se haga para el mismo límite de 200 millas: una, en el caso del Decreto Supremo N° 781, siguiendo la línea de los paralelos geográficos, o sea conformando paralelogramos, y la otra como criterio reinante en el país y en el consenso de las Naciones, que debe trazarse siguiendo las líneas perpendiculares a la dirección general de la costa, formando rectángulos y sectores es decir, 200 millas medidas en ángulo recto a nuestras costas, o sea "frente" a ellas; de lo contrario la diferencia entre ambas superficies pasaría a ser perteneciente a la Zona Internacional. Este es el caso concreto del espacio de mar, que en forma triangular, con una superficie aproximada de 8560 millas cuadradas (29.360,80 kms²) y que queda dentro de las 200 millas peruanas, frente a sus costas, entre Lomas y la frontera terrestre con Chile, se extiende hacia el oeste, mas allá de 200 millas de las costas de Chile y al sur de la prolongación del paralelo de la frontera terrestre, hasta aproximadamente el paralelo de Iquique.

Para cualquier distancia proclamada por el Sistema del Pacífico Sur, desde sus costas hacia el mar adyacente, siempre existirá la figura triangular a que nos referimos en el párrafo anterior, cuya superficie estará en relación directa con la distancia que se tome de las costas; es decir, que, para la soberanía y jurisdicción de 200 millas; la superficie del triángulo LCI es aproximadamente de 8560 millas cuadradas (29.360,80 kms²) como lo acabamos de indicar; para una distancia mayor de 200 millas el área de dicha figura semejante será también mayor.

La misma Resolución Suprema N° 23, al delimitar nuestra Zona Marítima, especifica en su párrafo 2: "De conformidad con el inciso IV de la Declaración de Santiago, dicha línea no podrá sobrepasar a la del paralelo correspondiente al punto en que llega al mar la frontera del Perú". Esta Resolución es indudablemente conse-

cuencia del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima que fuera firmado el mes anterior. La impresión del "paralelo límite" por cuanto no trata de su extensión, nos conduce a esta resolución.

El hecho de que el Perú, Chile y Ecuador hayan limitado el mar adyacente a sus costas a las 200 millas, el paralelo de la frontera terrestre en el sur, asume la distancia de 200 millas para Chile; si el paralelo fuera de extensión indefinida, habíamos puesto el ejemplo de que la zona marítima del Archipiélago de Colón (Is. Galápagos) quedaría limitada al sur por el paralelo de la frontera terrestre con el Ecuador. En el caso del Perú, las 200 millas frente a las costas de Arequipa, Moquegua y Tacna, entre Lomas y la frontera sur, sobrepasan al paralelo de la frontera terrestre por la configuración y orientación de nuestras costas, como ya lo hemos explicado. Refiriéndonos a los vértices del triángulo LCI, tenemos que las 200 millas frente a Lomas, llega al paralelo de la frontera terrestre en el punto L, que dista 365 millas aprox. de la frontera; frente a Camaná, se corta el mismo paralelo a 120 millas en el punto C; y las 200 millas frente a Ilo, concurren aproximadamente con las 200 millas frente a Iquique en el punto I, sobre el paralelo de Iquique.

El Decreto Supremo N° 781 es previsor cuando se refiere a la demarcación de la Zona Marítima, pues indica que el Estado Peruano se reserva el derecho de "modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razón de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro" (párr. 3° del D/S N° 781); además, el Protocolo de Adhesión a la Declaración sobre Zona Marítima especifica, como hemos visto anteriormente, que, "al adherirse, cada Estado puede determinar la extensión y forma de delimitación de su respectiva zona — marítima — ya sea frente a una parte o a la totalidad de su litoral, de acuerdo con la realidad geográfica pecu-

liar, con la magnitud de cada mar y con los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la flora y fauna marítimas en sus aguas", aspectos todos ellos que coinciden con los fundamentos del mar peruano.

Es con estos fundamentos que debemos modificar nuestra demarcación marítima, ampliando nuestra soberanía y jurisdicción al espacio omitido que se encuentra frente a nuestras costas y dentro de las 200 millas náuticas medidas sobre la perpendicular a las líneas de costa pues de no hacerlo así, dejaríamos de ejercer nuestra soberanía y jurisdicción en él, como ocurre con el espacio de la figura triangular LCI, a que hacemos referencia en el caso particular, ya que esas aguas, su suelo y subsuelo pasarían a pertenecer a la Zona Internacional, cuando se encuentran dentro de las 200 millas de soberanía y jurisdicción del Mar Peruano.

Actualmente aparecen nuestros mapas seccionados a la altura del paralelo 18°30' S, como sucede también con la Carta Batimétrica del Perú publicada por la Dirección de Hidrografía y Faros en noviembre de 1972, en los cuales debe subsanarse esta omisión.

La extensión del Mar Peruano en el Océano Pacífico, medida frente a sus costas, nos da 247.151 millas cuadradas aprox. (847.727,93 kms²), que sumadas con el espacio triangular omitido, 8.560 millas cuadradas aprox. (29.360,80 kms²) obtenemos un total de 255.711 millas cuadradas (877.088,73 kms²).

No tenemos todavía un dispositivo especial que determine las líneas de base a emplear desde donde se mide el mar territorial, pero él debe incluir a todas las islas e islotes a lo largo de la costa que están situadas en su proximidad inmediata y por consiguiente deben adoptarse para el trazado de las líneas de base rectas. A excepción de las islas Lobos de Afuera y Hormigas de Afuera, que están a distancias de 33 y 32 millas de la costa, como estudiáramos en la PARTE II (Plataforma

Continental), todas las demás, deben ser incluidas en el trazado de las líneas de base rectas. El islote Pelado podría también ser una excepción. Las bahías de Paita, Sechura y Paracas, que son las mayores en nuestro litoral, deben contener aguas interiores.

Estas líneas de base propuestas, tienen en cuenta los intereses económicos propios de nuestra zona marítima al incluir las islas guaneras, cuya realidad e importancia está claramente demostrada por el uso muy antiguo de ellas. No se han incluido las Is. Lobos de Afuera y Hormigas de Afuera, por encontrarse a mayores distancias como lo acabamos de indicar.

El límite exterior de las 200 millas, debe estar constituido por una línea imaginaria cada uno de cuyos puntos esté del punto mas próximo de la línea de base, a la distancia de 200 millas. Los métodos para trazar el límite exterior los indicamos en la PARTE IV - ANEXOS (Anexos a la PARTE I - Glosario del Mar). En el Mapa que presentamos hemos empleado el método poligonal, que nos da un conjunto de líneas rectas y curvas; las partes convexas hacia el oeste, corresponden a la zona de 200 millas de las Is. Lobos de Afuera y Hormigas de Afuera.

Con Ecuador

El hecho de que el Golfo de Guayaquil quede cerrado geográficamente entre sus límites extremos, Cabo Blanco y la Puntilla de Santa Elena (Ecuador), y por una línea imaginaria de base recta²⁰ que une estos puntos, las aguas al este de dicha línea se convierten en aguas interiores y a partir de ella hacia el oeste se cuentan las 200 millas.

El empleo del paralelo de la frontera terrestre como límite marítimo entre el Perú y Ecuador, por la configuración geográfica de la zona, la presencia de islas, particularmente Puná, Sta. Clara y de la Plata, y la orientación de la línea de base que cierra el Golfo de Guayaquil, guarda de una manera general, cierta relación de

equidad referida a los territorios costeros, en comparación al de la frontera sur que veremos a continuación, ya que se aproxima a la línea media.

La distancia de 200 millas sobre el paralelo de la frontera terrestre se cuenta hacia el oeste, a partir de la línea de base recta que cierra el Golfo de Guayaquil, entre Cabo Blanco y la Puntilla de Santa Elena (Ecuador); desde esta línea de base recta hacia el este, siguiendo el paralelo de la frontera terrestre, hasta Boca de Capones, se considera el límite de las aguas interiores de los dos países.

Al estar limitada a 200 millas la extensión del paralelo de la frontera terrestre, permite que la zona de 200 millas del Archipiélago de Colón (Islas Galápagos), se aplique en todo el contorno de este grupo de islas, sin limitaciones del paralelo de la frontera terrestre al cual corta, resultando así la inaplicabilidad del párrafo IV de la Declaración sobre Zona Marítima, para este caso.

En el Decreto Supremo N° 959-A, Ecuador²¹ determina las líneas de base recta para la medición del mar territorial ecuatoriano, hasta la intersección del paralelo de la frontera terrestre, las cuales incluyen todas las islas, entre ellas también la I. de la Plata a 128 millas al norte del paralelo de la frontera terrestre.

Con Chile

Hemos visto que uno de los criterios para la delimitación del mar territorial es por acuerdo entre Estados, pero condicionado a ser delimitado "de conformidad con principios equitativos teniendo en cuenta todas las circunstancias especiales, tales como la configuración de las costas, islas e islotes".

Para el caso de nuestro deslinde marítimo con Chile, emplear como límite el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre, es totalmente desfavorable al Perú ya que en estas circunstancias dejan de ser per-

tenencia del Perú y por consiguiente no sujetas a nuestra soberanía y jurisdicción, íntegramente las aguas del área de mar que se encuentra al sur de dicho paralelo, frente a las costas peruanas de Arequipa, Moquegua y Tacna, entre Camaná y la frontera terrestre, área que también se encuentra frente a las costas chilenas entre la frontera terrestre y Pabellón de Pica - Pta. Lobos y que se extiende al oeste hasta las 200 millas.

Sin embargo, por razones de configuración y orientación geográfica, que hemos explicado al tratar de nuestra frontera marítima en el Océano Pacífico, ambos países deberían ejercer condominio en parte de dichas aguas, su suelo y subsuelo; por parte del Perú, al sur del paralelo de la frontera terrestre hasta la perpendicular a la línea de base en su costa fronteriza, en una extensión de 200 millas; por parte de Chile, desde esta línea al norte, hasta 200 millas al oeste de la frontera, o sea también frente a sus costas. Naturalmente, la línea media divisoria de esas aguas y de su suelo y sub-suelo, debe ser el límite equitativo entre ambos países. El tomar el paralelo de la frontera terrestre sin considerar la configuración y orientación geográfica de las costas, ocasiona la pérdida para el Perú, de aproximadamente 10.000 millas cuadradas (34.300 kms²) de esa área de mar que en forma triangular está comprendida entre el paralelo de la frontera terrestre, la línea media y las 200 millas.

Las 200 millas de extensión del paralelo que pasa por el punto en que llega al mar la frontera terrestre, restringe notablemente la distancia de las 200 millas de nuestro mar, las cuales solo son efectivas desde San Nicolás al norte, disminuyendo inesperadamente hacia la frontera sur. Así las distancias en millas desde los siguientes puntos de nuestra costa hacia el paralelo de la frontera terrestre con Chile en sus 200 millas de extensión, son: Chala 150, Atico 128, Camaná 100, Mollendo 80, Ilo 40, Sama 20.

Debido a que "se producen con frecuencia de modo

[...]

The 200-mile extension along the parallel which passes through the point at which the land frontier reaches the sea considerably restricts the 200-mile extension of our sea, and is effective only from San Nicolas to the north, decreasing unexpectedly towards the southern frontier with Chile. Thus, the distances in miles from the following points of our coast to the parallel of the land frontier with Chile in its extension of 200 miles are: Chala 150, Atico 128, Camaná 100, Mollendo 80, Ilo 40, Sama 20.

[...]

inocente y accidental, violaciones de la frontera marítima entre los Estados vecinos”, el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, establece una “zona especial de 10 millas de ancho a cada lado del paralelo límite”, y es así que actualmente no nos llamará la atención ver embarcaciones chilenas que se encuentren a 10 millas de Sama, 30 de Ilo, 70 de Mollendo, 90 de Camaná, 118 de Atico, 140 de Chala, lo que no será considerado como violación de las aguas peruanas y que tampoco significa reconocimiento de derecho alguno de esas embarcaciones chilenas para ejercer faena de pesca o caza con propósito preconcebido en dicha Zona Especial. Lo mismo se aplica, en su caso, a las embarcaciones peruanas y ecuatorianas.

Cuando la Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile es consultada en 1960, por la Dirección de Fronteras de ese país respecto de la delimitación de la frontera entre el “mar territorial chileno y peruano”²² dice:

Para absolver la consulta formulada por la Dirección de Fronteras es entonces necesario indagar ante todo si hay entre Chile y Perú algún acuerdo específico relativo a su frontera marítima.

Juzga esta Asesoría que **es posible afirmar** que tal acuerdo existe y, en consecuencia, que a él hay que atenerse, con preferencia a todos los principios del Derecho Internacional, para establecer cuál es la frontera marítima entre los dos países.

En la Declaración sobre Zona Marítima que Chile, Perú y Ecuador suscribieron el 18 de agosto de 1952 hay una estipulación que, **aunque no constituye un pacto expreso para determinar el deslinde lateral de los respectivos mares territoriales, parte del entendido** de que ese deslinde coincide con el paralelo que pasa por el punto en que la frontera terrestre toca el mar.

Y al referirse al Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima expresa:

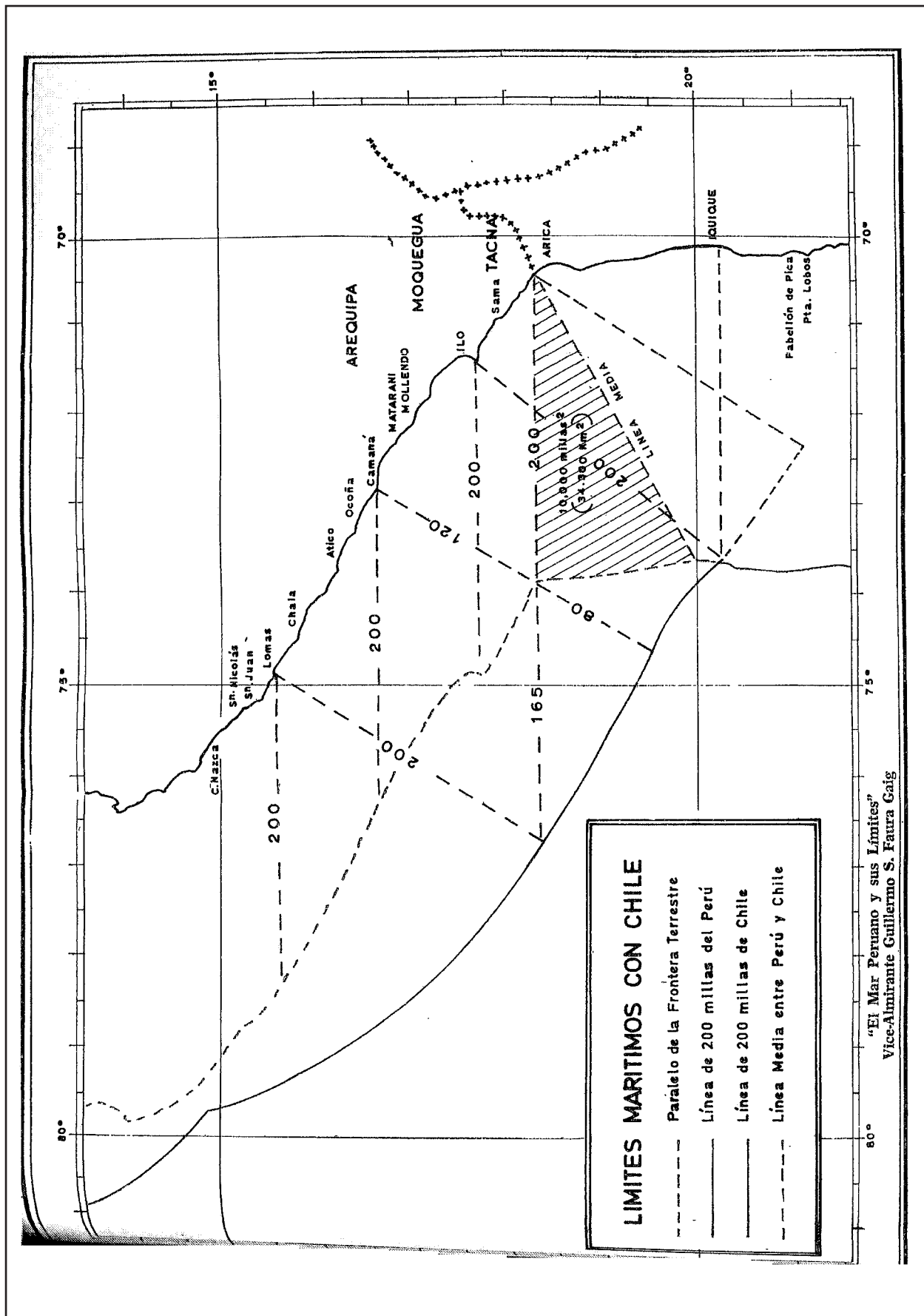
“**Esta declaración tampoco importa un pacto por el cual las partes hayan fijado sus deslindes marítimos**”²³.

Es decir, que la Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, se refiere: 1) a la delimitación del mar territorial chileno y peruano; 2) a que es posible afirmar que tal acuerdo existe; 3) a que tanto la Declaración sobre Zona Marítima como el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima no constituye un pacto expreso, ni un pacto, respectivamente, para determinar el deslinde lateral de los respectivos mares territoriales; 4) parte del entendido que ese deslinde coincide con el paralelo.

Tanto la consulta de la Dirección de Fronteras, hecha ocho años después de la Declaración Sobre Zona Marítima, que pone en duda el deslinde marítimo entre los dos países, como la respuesta que conlleva interpretaciones, demuestra la inexistencia de un tratado de límites marítimos.

En la Declaración sobre Zona Marítima, párrafo IV, se hace referencia a que "Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas marinas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos. Ya hemos visto al tratar de la misma Declaración, los casos extremos, de la distancia de una u otra isla al paralelo de la frontera y hemos concluido en que la magnitud sobre el paralelo, es lo que abarca el segmento del paralelo que corta al círculo de 200 millas de la zona marítima de la isla; y, que por la proximidad de la isla al continente, ésta puede estar contenida dentro de las líneas de base desde donde se mide el mar territorial y por consiguiente el concepto de la zona marítima de esa isla desaparece.

Y abundando en el tema, coincidimos con la pregunta que se han hecho varias delegaciones en cuanto a la definición de islas, durante los periodos de sesiones de la Comisión Preparatoria de la Tercera Conferencia d



las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en función de su tamaño, proximidad a la costa, y profundidad hacia esta, su constitución y su población o inexistencia de ella, para diferenciarlas de aquellos accidentes geográficos que no merezcan tal denominación. En el Texto Unico oficioso para fines de negociación, presentado por el Presidente de la Segunda Comisión de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dice en el Art. 132, inc. 3 refiriéndose al Régimen de las islas: "Las rocas que no puedan mantenerse habitadas o que no tengan vida económica propia, no tendrán zona económica exclusiva o plataforma continental"²⁴.

Nuestras costas insulares solo las encontramos de la Bahía Independencia hacia el norte, ya que hacia el sur no existen islas, salvo pequeños islotes desprendidos de la costa y a escasa distancia, acompañados por lo regular de roquerías que los unen a la costa; además al trazar las líneas de base rectas desde donde se mide el mar territorial, quedaran comprendidos dentro de las aguas interiores. Como ya lo hemos expresado en la PARTE II, al estudiar la plataforma continental, solo a las islas Lobos de Afuera y Hormigas de Afuera, que excepcionalmente se encuentran a 33 y 32 millas de la costa les corresponde zona marítima insular.

Para Chile, la situación al sur de nuestra frontera terrestre hasta 200 millas, es similar, pues las islas que existen con esta denominación, Alacrán, Península y Serrano²⁵, así como los islotes, escollos, etc., se encuentran muy próximos a tierra; es el caso que las antiguas islas Alacrán y Serrano se hallan unidas a la costa, desde hace años, por un terraplén que sirve de camino y por un molo de unión de 480 metros de longitud respectivamente, y la Isla Península, "está constituida por un islote pegado y recostado a la costa, a manera de una pequeña península, de cuya circunstancia deriva su nombre"²⁶.

Por consiguiente, quedan normalmente integradas a las costas continentales. La que estaba mas separada

de la costa, era la ex-Isla Alacrán²⁷ a 3½ cables al oeste del Morro de Arica, es decir, a menos de 650 metros de la línea de costa. Esta última tenía solo 2 cables de largo (menos de 370 metros) y una altura de 16 metros.

En consecuencia, considerar cualquiera de estas ex-islas o islotes para establecer la delimitación marítima entre dos Estados, Perú y Chile, que tienen como extensión de sus costas 3.079 y 4.200 kms. respectivamente, no se justifica en absoluto, máximo cuando no ha sido considerada otra de las circunstancias especiales que tienen en cuenta los principios equitativos para la delimitación del mar territorial por acuerdo entre Estados, como es, la configuración de las costas a la que ya nos hemos referido.

En cuanto a los títulos históricos, podríamos referirnos en América Latina, al caso del Golfo de Fonseca, cuya boca tiene unas 19 millas entre los cabos Consequina (Nicaragua) y Amapala (El Salvador) y cuyas aguas bañan también Honduras, que de acuerdo con la sentencia de 1917 dada por la entonces Corte Centro Americana de Justicia, fue reconocido como bahía histórica por su naturaleza jurídica en base a los títulos que desde 1552 le da posición de las aguas en forma continua y acatada por todos los Estados.

El régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, fue motivo de una resolución en la 20a. sesión plenaria de la Conferencia de Ginebra, aprobada el 27 de abril de 1958 sobre la base de la Primera Comisión, en la que "pide a la Asamblea General de las Naciones Unidas que disponga lo necesario para que se estudie el régimen jurídico de las aguas históricas, incluidas las bahías históricas, y que el resultado de esos estudios sea enviado a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas". En la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de dicha Conferencia (1958), no han sido consideradas las aguas históricas, ni las bahías históricas, ni las bahías multilaterales; en el

art. 7º inc. 6, excluye el concepto de las bahías llamadas "históricas". El pedido que se hacía en la resolución consideraba que la Comisión de Derecho Internacional preparatoria de la Conferencia de Ginebra "no ha tratado del régimen de las aguas históricas, inclusive las bahías históricas".

Las cuestiones anteriormente mencionadas nos recuerdan el caso de los Estrechos de Tirán y el Golfo de Akaba (1967), éste último considerado por la RAU como mar cerrado y por consiguiente constituyendo aguas interiores donde no hay paso inocente, ya que éste solo corresponde al mar territorial; argumentaba además, que dicho Golfo de Akaba era una bahía multinacional (RAU, Jordania y Arabia Saudita) y que se consideraba como bahía histórica por haber estado bajo el continuo control árabe por casi 1200 años. Israel por el contrario, reclamaba el derecho de paso inocente por los Estrechos de Tirán y el Golfo de Akaba hacia su puerto austral de Elath.

EPILOGO

Existen ciertos elementos de juicio que debemos tener en cuenta para establecer conclusiones con respecto a la delimitación de nuestra frontera marítima del sur, tales como: 1) Ampliación de nuestra demarcación marítima en el Océano Pacífico, 2) La delimitación por el paralelo es desproporcionada, 3) Inexistencia de un tratado de límites, 4) Convenios ratificados, 5) Posición de Chile frente a la Declaración sobre Zona Marítima, 6) Optimas relaciones entre nuestros Gobiernos.

- 1) **Ampliación de nuestra demarcación marítima.**— En nuestra demarcación marítima, se ha omitido el espacio que en forma triangular, frente a las costas de Arequipa y de Moquegua, entre Lomas e Ilo, dentro de las 200 millas peruanas y fuera de las 200 millas

de las costas de Chile, se extiende al sur del paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre con una extensión de 8.560 millas cuadradas aprox. (29.360.80 km²) y que actualmente al no ser considerado dentro de nuestros límites, pasaría a pertenecer a la Zona Internacional, ya que al único país que le corresponde es al Perú, por cuanto está dentro de sus 200 millas, sin que puedan existir aspiraciones de cualquier otro país a dicho espacio por encontrarse a mayor distancia de la indicada.

El párrafo 3º del Decreto Supremo N° 781 de 1º de agosto de 1947, es previsor, como dijéramos, al referirse a la demarcación de la zona marítima, pues indica que el Estado Peruano se reserva el derecho de "modificar dicha demarcación de acuerdo con las circunstancias sobrevinientes por razones de los nuevos descubrimientos, estudios e intereses nacionales que fueren advertidos en el futuro". Además en el Protocolo de Adhesión se especifica que "cada Estado puede determinar la extensión y forma de delimitación de su respectiva zona — marítima — ya sea frente a una parte o a la totalidad de su litoral ...". Estos son los fundamentos para ampliar la soberanía y jurisdicción de las 200 millas peruanas, al espacio triangular frente a las costas de Arequipa y Moquegua, sin que la ampliación a dicha extensión afecte a otro Estado.

- 2) **La delimitación por el paralelo es desproporcionada.**— Hemos visto, que considerar el paralelo de la frontera terrestre como límite marítimo con Chile, es una solución completamente inadecuada, porque no toma en consideración la orientación y configuración de las costas de los Estados, y por esa razón fue desechado el paralelo como método para emplearlo como límite por la Comisión de Derecho Internacional preparatoria de la Conferencia de Ginebra de 1958, acordando considerar la línea media,

EPILOGUE

There are certain elements of judgement which shall be taken into account when reaching conclusions regarding the delimitation of our maritime boundary to the south, such as: 1) Extension of our maritime demarcation in the Pacific Ocean, 2) The delimitation through the parallel is disproportionate, 3) Non-existence of a boundary treaty, 4) Ratified agreements, 5) Chile's position on the Declaration on the Maritime Zone, 6) Optimum relations between our Governments.

1) **Extension of our maritime demarcation.**— In our maritime demarcation, we have omitted the triangular-shaped area in front of the coasts of Arequipa and Moquegua, between Lomas and Ilo, within the Peruvian 200 miles and outside the 200 miles from the Chilean coasts, which extends to the south of the parallel of the point at which the land frontier reaches the sea with an extension of approximately 8,560 square miles (29,360.80km²) and which, by not being currently considered as within our boundaries, would start belonging to the International Zone, given that the only country to which it belongs is Peru, as it is within its 200 miles, excluding the possibility of claims to such space from any other countries, since it is located at a distance greater than the one indicated.

[...]

2) **The delimitation through the parallel is disproportionate.**— We have seen that considering the parallel of the land frontier as the maritime boundary with Chile is a completely inadequate solution since it does not take into consideration the orientation and configuration of the coasts of the States, and for this reason the parallel was discarded as a boundary method by the International Law Commission preparing the Geneva Conference of 1958, while it was agreed to consider the median line,

que fuera propuesta en dicha Conferencia y en la actual Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que se está realizando.

Los departamentos que quedan seriamente afectados, por el límite del paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre, son: Tacna que solo dispone de un mar entre 0 y 40 millas frente a sus costas; Moquegua de 40 a 74 millas y Arequipa desde 74 a 200 millas, esta última distancia que solo corresponde a la estrecha costa comprendida entre Lomas y el límite con el departamento de Ica, en una extensión de 14 millas.

En cambio todo el litoral de Chile, desde el paralelo de la frontera terrestre y de Arica, al Sur, disfrutan de 200 millas frente a sus costas.

La distribución equitativa entre ambos países correspondería a la línea media que significa para el Perú una extensión de 10.000 millas cuadradas aprox. (34.300 kms²).

- 3) **Inexistencia de un tratado de límites.**— También hemos anotado que a pesar de que por el párrafo VI de la Declaración sobre Zona Marítima, “los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú expresan su propósito de suscribir acuerdos o convenciones...” para reglamentar y proteger la caza y la pesca “dentro de la zona marítima que les corresponde”; sin embargo, no se ha suscrito ningún tratado de límites.

En la misma Declaración se hace mención a que la zona de 200 millas de las islas no podrá sobrepasar el paralelo de la frontera terrestre en el punto en que esta llega al mar, pero hemos visto su inaplicabilidad por cuanto ellas pierden su condición de tal para el caso, por estar a menos de 650 metros de costa la más alejada con una longitud de 370 metros la mayor, y unidas a tierra desde hace años por construcciones permanentes, lo que no justifica que ellas se utilicen para la delimitación de dos países, Perú

which was proposed at that Conference and at the current Third Conference of the United Nations on the Law of the Sea which is taking place.

The departments which remain seriously affected by the boundary of the parallel passing through the point at which the land frontier reaches the sea are: **Tacna**, with a sea [area] of between 0 and 40 miles in front of its coasts; **Moquegua** between 40 and 74 miles and **Arequipa** from 74 to 200 miles, the latter distance corresponding only to the narrow coast between Lomas and the boundary with the department of Ica, for a distance of 14 miles.

[...]

y Chile, cuya extensión de costas alcanzan los 3.079 kms. y 4.200 kms. respectivamente.

La Convención sobre Zona Especial Fronteriza Marítima, hace referencia al "paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países", tomándose de hecho el paralelo como límite, del cual nunca se había tratado hasta la Segunda Reunión de la Comisión Permanente del Pacífico Sur en Santiago, en 1954, y cuando la finalidad de esta Convención era "evitar violaciones de la frontera marítima de embarcaciones de poco porte tripuladas por gente de mar con escasos conocimientos de náutica..."

La propia Asesoría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile en 1960, reconoce que la Declaración sobre Zona Marítima no constituye un pacto expreso para determinar los límites y luego a base de interpretaciones dice que "es posible afirmar que tal acuerdo existe..." y "parte del entendido de que ese deslinde coincide con el paralelo..."

Como no existe un tratado o convenio de límites aparecen las interpretaciones. Además al considerar la delimitación marítima debe ella referirse a los conceptos fundamentales: mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva - mar patrimonial, temas sobre los cuales se debate en la actual Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Estos conceptos aunque íntimamente relacionados entre sí, son independientes, como también se presentan en la Declaración de Santiago, la zona marítima (párr. II) y el suelo y subsuelo que a ella corresponde (párr. III).

- 4) **Convenios ratificados.**— Tanto la Declaración sobre Zona Marítima, como el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima han sido aprobados por los Congresos del Perú, Chile y Ecuador y ratificados por los respectivos Gobiernos con el concepto de mar territorial.

La Declaración sobre Zona Marítima establece todas las características de "mar territorial" y fue en este convencimiento que cada Gobierno lo sometió a la aprobación del Congreso, que el Congreso lo aprobó y que el Ejecutivo lo ratificó.

- 5) **Posición de Chile frente a la Declaración sobre Zona Marítima.**— Al tratar este asunto hemos comprobado que el criterio con el que fue ratificada como Ley de la República la Declaración sobre Zona Marítima por el Gobierno de Chile, involucró el concepto de "mar territorial" de acuerdo a las expresiones del propio Presidente de la República al someterla a la aprobación del Congreso; que la Corte Suprema de dicho país tiene como doctrina considerar los tratados como verdaderas leyes y en tal virtud, el Consejo de Defensa del Estado considera que el mar territorial de 3 millas que señala el Art. 593 del Código Civil de Chile se encuentra derogado y que actualmente el mar territorial de Chile es de 200 millas.

No intervendríamos en este asunto que es netamente interno de Chile, de no mediar la Declaración de Santiago sobre Zona Marítima de la cual el Perú es signatario.

En la década de 1970, Chile cambia manifiestamente su posición y sostiene la "zona económica exclusiva" apartándose por consiguiente de la posición que mantienen el Perú y Ecuador, de acuerdo con la Declaración sobre Zona Marítima, quienes esta vez ya no están acompañados por Chile en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se está realizando como lo estuvieron en las dos Conferencias de Ginebra de 1958 y 1960.

Estas divergencias han debilitado notablemente el Sistema Marítimo del Pacífico Sur ya que solo dos de los tres Estados cumplen en su totalidad los conceptos de la Declaración sobre Zona Marítima.

La discrepancia de Chile, pone pues en peligro la estabilidad del Sistema Marítimo del Pacífico Sur.

- 6) **Óptimas relaciones entre nuestros Gobiernos.**— Las noticias de prensa y declaraciones oficiales dan cuenta de la estrecha relación de amistad entre los Gobiernos Militares de nuestro país y de Chile que permitiría el diálogo y conversaciones que lleguen a dar una solución justa y equitativa al asunto que tratamos en circunstancias que también Chile ha adoptado una posición que se aparta de los conceptos establecidos en la Declaración de Santiago sobre Zona Marítima y en ocasión que en la actual Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se debaten entre otros temas, la delimitación de Estados adyacentes.

*

El interés de la Nación por encima de cualquier otra consideración, reclama corregir nuestra delimitación marítima.

*

Aunque no era intención del autor, tratar en este libro, el tema que a continuación nos referimos, no podemos soslayar el asunto: **la mediterraneidad de Bolivia**, por cuanto de acuerdo a las negociaciones actuales se encuentra íntimamente ligado al Mar Peruano.

Al ampliar nuestra demarcación marítima al espacio triangular, LCI, que se encuentra fuera de las 200 millas chilenas, pero dentro de las 200 millas peruanas, frente a las costas de Arequipa y Moquegua, entre Lomas e Ilo, resultaría que hoy que se está debatiendo la salida al mar de Bolivia, con respecto a la "propuesta boliviana", a la "contra propuesta chilena" y a la "consulta hecha al Perú", por Chile, en virtud del Art. 1º del Protocolo Complementario al Tratado de Lima de 3 de junio de 1929, en el supuesto caso que se llegara a materializar

[...]

The interest of the Nation above any other consideration, calls for the correction of our maritime delimitation.

[...]

Annex 174

E. Ferrero Costa, *El Nuevo Derecho del Mar –
El Perú y las 200 Millas*, 1979

EDUARDO FERRERO COSTA

El Nuevo Derecho del Mar
**EL PERU Y LAS
 200 MILLAS**



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL PERU
 FONDO EDITORIAL 1979

Primerá Conferencia sobre Conservación y Explotación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur, celebrada en Santiago de Chile.⁸⁰

Contenido de la Declaración de Santiago

La Declaración de Santiago reiteró los fundamentos económicos y sociales que motivaron a Chile y Perú a proclamar en 1947 su soberanía marítima hasta las 200 millas. Sobre el punto, la Declaración señaló la obligación de los Gobiernos de asegurar a sus pueblos las necesarias condiciones de subsistencia, de procurarles los medios para su desarrollo económico, de conservar y proteger sus recursos naturales y reglamentar su aprovechamiento a fin de obtener las mejores ventajas para sus respectivos países, y, por lo tanto, su deber de "impedir que una explotación de dichos bienes, fuera del alcance de su jurisdicción, ponga en peligro la existencia, integridad y conservación de esas riquezas en perjuicio de los pueblos, que por su posición geográfica, poseen en sus mares fuentes insustituibles de subsistencia y de recursos económicos que les son vitales".

Teniendo en cuenta los considerandos expuestos en el párrafo anterior, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú formularon la siguiente declaración:

I. Los factores geológicos y biológicos que condicionan la existencia, conservación y desarrollo de la fauna y flora marítimas en las aguas que bañan las costas de los países declarantes, hacen que la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua sean insuficientes para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de esas riquezas a que tienen derecho los países costeros.

II. Como consecuencia de estos hechos, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú proclaman como norma de

80. Véase el texto íntegro de la Declaración sobre Zona Marítima en Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú: "Instrumento..." op. cit., p. 143.

su política internacional marítima, la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas.

III. La jurisdicción y soberanía exclusivas sobre la zona marítima indicada, incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que a ella corresponde.

IV. En el caso de territorio insular, la zona de 200 millas marinas se aplicará en todo el contorno de la isla o grupo de islas, . .

V. La presente declaración no significa desconocimiento de las necesarias limitaciones al ejercicio de la soberanía y jurisdicción establecidas por el Derecho Internacional en favor del paso inocente e inofensivo, a través de la zona señalada para las naves de todas las naciones.

VI. Los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú, expresan su propósito de suscribir acuerdos o convenciones para la aplicación de los principios indicados en esta Declaración en los cuales se establecerán normas generales destinadas a reglamentar y proteger la caza y la pesca dentro de la zona marítima que les corresponde y a regular y coordinar la explotación y aprovechamiento de cualquier otro género de productos o riquezas naturales existentes en dichas aguas y que sean de interés común".⁸¹

Es pertinente destacar que mediante la Declaración de Santiago los tres estados signatarios expresaron que "la antigua extensión del mar territorial y de la zona contigua" era insuficiente para la conservación, desarrollo y aprovechamiento de las riquezas marítimas a que tienen derecho los estados costeros en sus mares adyacentes. Por ello, la misma Declaración seguidamente proclamó la soberanía y jurisdicción marítima hasta las 200 millas.

81. *Ibid.*

Además la Declaración de Santiago tiene gran importancia, entre otras razones, por haber establecido con claridad el ámbito espacial de aplicación "de la soberanía y jurisdicción exclusivas" que ejerce el Perú desde la proclamación efectuada en el año 1947. En este sentido, la Declaración de Santiago proclamó en primer término la soberanía y jurisdicción sobre el mar hasta una distancia mínima de 200 millas, para luego señalar que la jurisdicción y soberanía incluye también la soberanía y jurisdicción exclusivas sobre el suelo y subsuelo que se encuentra debajo de dicho mar. Consecuentemente, dicho ámbito representa una unidad, constituida en conjunto por las aguas, el suelo y el subsuelo dentro de un área denominada adecuadamente "zona de soberanía marítima", que tiene una distancia de 200 millas desde la costa. Al definirse que el derecho era de soberanía y jurisdicción exclusivas sobre la zona, evidentemente ello implicó la soberanía y jurisdicción sobre los recursos que se encuentran en dicha zona.

Con acierto en la Declaración no se utilizó el término zócalo o plataforma, que es un concepto geográfico referido a un accidente real de anchura variable y casi inexistente en algunas partes del litoral peruano y chileno. En cambio, la Declaración hace referencia al suelo y subsuelo debajo del mar en toda la anchura de las 200 millas.

Respecto a la libertad de navegación mencionada en el Decreto Supremo de 1947, aquella es considerada en la Declaración de Santiago como "paso inocente e inofensivo", término que es más completo para especificar que la zona hasta las 200 millas es de soberanía y jurisdicción exclusivas del estado costero.

En cuanto al nivel y obligatoriedad de la Declaración sobre Zona Marítima o Declaración de Santiago, ésta fue aprobada y ratificada por el Perú mediante Resolución Legislativa N° 12305 de 6 de mayo de 1955, al igual que lo habían hecho Chile y Ecuador algunos meses antes.⁸² En consecuencia, la

82. Chile aprobó y ratificó la Declaración por Decreto N° 432 de 23 de setiembre de 1954 y Ecuador por Decreto N° 275 de 7 de febrero de 1955.

[...]

With regard to the status and enforceability of the Declaration on the Maritime Zone or Santiago Declaration, it was approved and ratified by Peru through Legislative Resolution No. 12305 of 6 May of 1955, just as Ecuador and Chile had done some months earlier⁸². Thus, the Declaration constitutes at the domestic level a rule in the highest hierarchy and at the external level a sub-regional multilateral treaty, binding upon the three signatory states.

82. Chile approved and ratified the Declaration by Decree No. 432 of 23 September 1954 and Ecuador by Decree No. 275 of 7 February of 1955.

[...]

Declaración constituye a nivel interno una norma de la más alta jerarquía y a nivel externo un tratado multilateral subregional, obligatorio para los tres estados signatarios.

Haciendo eco de lo dispuesto en el punto VI de la Declaración de Santiago, los Gobiernos de Chile, Ecuador y Perú acordaron establecer un Organismo Permanente, con el objeto de realizar los fines de dicha Declaración. Para tal efecto, en la misma Conferencia de 1952 se aprobó un Convenio sobre la Organización de la Comisión Permanente de la Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur,⁸³ el cual fue ratificado por los tres estados mediante los mismos instrumentos legales que aprobaron la Declaración sobre Zona Marítima. A partir de dicha reunión los tres países conforman un sistema subregional conocido como la Comisión Permanente del Pacífico Sur, Organismo Internacional que cuenta con una Secretaría General y otros órganos permanentes y que ha elaborado un buen número de convenios y reglamentos complementarios, especialmente, referidos a la pesca. Así por ejemplo, en la Primera Conferencia de 1952 se aprobó una Declaración Conjunta relativa a los problemas de la Pesquería en el Pacífico Sur y un Reglamento para las faenas de Caza Marítima.

Reservas a la Declaración

Después de la aprobación de la Declaración de Santiago, las grandes potencias marítimas reaccionaron en forma contraria a esta Declaración, fundándose en que la única norma válida en ese entonces, según ellos, era la regla de las tres millas para las aguas territoriales. Así, con fecha 31 de agosto de 1954

⁸³. Véase el texto del Convenio en Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú: "Instrumentos..." op. cit., p. 147. Posteriormente, en la Reunión del 14 de enero de 1966, los países del Pacífico Sur aprobaron una Convención sobre la Personalidad Jurídica Internacional de la Comisión Permanente del Pacífico Sur. Esta convención fue ratificada por Ecuador mediante Decreto N° 1515 de 9 de noviembre de 1966 y por Perú mediante Decreto Ley N° 17104 de 8 de noviembre de 1968. Véase el texto en la misma obra antes citada.

VIII.3. LA DELIMITACION DE LA ZONA DE LAS 200 MILLAS

Límites frente al Océano Pacífico

En relación a la delimitación de la zona de soberanía marítima del Perú frente al Océano Pacífico, el D.S. N° 781 de 1947, estableció que el Perú ejercería el control y la protección sobre el mar adyacente a las costas del territorio peruano "en una zona comprendida entre esas costas y una línea imaginaria paralela a ellas y trazada sobre el mar a una distancia de doscientas (200) millas marinas, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos".⁴⁴⁴

Tal como señala acertadamente Guillermo Faura, "para un país cuyas costas tienen la orientación general de los meridianos N-S (países verticales), caso de Chile, la distancia de 200 millas hacia el mar, medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos, vienen a ser las perpendiculares a sus costas y la figura general de su Zona Marítima corresponde a un rectángulo, dos de cuyos lados abarcan íntegramente la extensión de sus costas y los otros dos, las 200 millas. Para el caso de un país cuyas costas siguen la orientación general de los paralelos geográficos, E-W (países occidentales), caso de Panamá, la distancia de 200 millas medida siguiendo la línea de los paralelos geográficos hacia el mar, será mínima."⁴⁴⁵

Conforme anota Faura, la situación de la costa peruana es el intermedio entre los dos casos antes mencionados, ya que la orientación general de las costas del Perú es SE-NW, entre los meridianos 70°W y 81°W aproximadamente. En casos como el Perú, si la distancia de 200 millas se mide siguiendo la línea de los paralelos geográficos "la distancia perpendicular a las costas, es decir frente a ellas, para cada punto específico de esos

444. Véase el texto íntegro en el punto VIII.2' del presente libro.

445. Faura-Gaig, Guillermo: "El Mar Peruano y sus Límites", Editorial Imprenta "Amauta", Lima, Perú, p. 180. En general, para el tema relativo a los límites de la Zona Marítima hasta las 200 millas, se recomienda se revise esta obra.

paralelos es menor, en una magnitud que está en relación inversa con la orientación de la costa, o sea, que a mayor inclinación de la costa conforme ésta se aparta de la dirección N-S (meridiano), será menor la distancia en la perpendicular a ella". Por ello, el autor bajo comentario precisa que la delimitación de la zona marítima del Perú resultaba "disminuida considerablemente por haberse adoptado medir el límite de 200 millas hacia el mar, siguiendo la línea de los paralelos geográficos".⁴⁴⁶

El error del Decreto Supremo N° 781, en relación a la delimitación de la zona marítima frente al Océano Pacífico, quedó acertadamente corregido con la Ley 11780, Ley de Petróleo, que definió al zócalo continental como "la zona comprendida entre el límite occidental de la zona de la costa y una línea imaginaria trazada mar afuera a una distancia constante de 200 millas de la línea de baja marea del litoral continental".⁴⁴⁷

Posteriormente, la Resolución Suprema N° 23 del año 1955, complementó la nueva forma de delimitación introducida por la Ley de Petróleo, al indicar que la zona marítima "está limitada en el mar por una línea paralela a la costa peruana y a una distancia constante de ésta, de 200 millas náuticas".⁴⁴⁸

Así pues, con los dispositivos legales antes citados se modificó la forma de delimitación establecida originalmente, aclarándose que la Zona Marítima está limitada frente al Océano Pacífico por una línea paralela a la costa peruana de 200 millas.

Límites con los Estados Vecinos

Frente a la inexistencia de un tratado especialmente celebrado entre Chile, Ecuador y Perú para establecer los límites de sus fronteras marítimas, se ha interpretado que dichos límites es-

446. Ibidem, p. 181.

447. Ley 11780 de 12 de marzo de 1952, Ley de Petróleo, art. 14º, párrafo cuarto.

448. Resolución Suprema N° 23 de 12 de enero de 1955. Además, el art. 2º de esta Resolución Suprema dice lo siguiente: "De conformidad con el inciso IV de la Declaración de Santiago, dicha línea no podrá sobrepasar a la del paralelo correspondiente al punto en que llega al mar la frontera del Perú".

Boundaries with Neighbouring States

In light of the non-existence of a treaty especially concluded between Chile, Ecuador and Peru establishing the boundaries of their maritime frontiers, the interpretation has been that the said limits have been established following the geographic parallel; that is, many consider that the parallel of the land frontier to the North is the maritime boundary with Ecuador, and that the parallel of the land frontier to the South is the maritime boundary with Chile.

The interpretation of the delimitation of the maritime boundaries following the geographic parallel arises out of the content of two international instruments, already mentioned above, approved by the countries of the South Pacific, which are the Santiago Declaration of 1952 and the Agreement Relating to a Special Maritime Frontier Zone of 1954.

[...]

tán fijados en función al paralelo geográfico; o sea, muchos consideran que el paralelo de la frontera terrestre por el Norte es el límite marítimo con el Ecuador y que el paralelo de la frontera terrestre por el Sur es el límite marítimo con Chile.

La interpretación de la delimitación de las fronteras marítimas en función al paralelo geográfico, se desprende del contenido de 2 instrumentos internacionales, ya mencionados anteriormente, aprobados por los países del Pacífico Sur, que son la Declaración de Santiago de 1952 y el Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima de 1954.⁴⁴⁹

La Declaración de Santiago introduce por primera vez en el ámbito multilateral del Sistema del Pacífico Sur, el concepto de la delimitación en base al paralelo geográfico, pero solamente con referencia a las islas. Sobre el particular, el punto cuarto de la parte resolutive de la Declaración de Santiago señala textualmente lo siguiente:

“Si una isla o grupo de islas pertenecientes a uno de los países declarantes estuviere a menos de 200 millas de la zona marítima general que corresponde a otro de ellos, la zona marítima de esta isla o grupo de islas quedará limitada por el paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre de los Estados respectivos”⁴⁵⁰

Posteriormente, el criterio del paralelo geográfico se mencionó en un artículo del Convenio sobre Zona Especial Fronteriza Marítima. Sin embargo, conviene destacar que este Convenio no estuvo referido a la forma de delimitación de las fronteras marítimas, sino más bien al establecimiento de una zona especial de 10 millas marinas de ancho a cada lado de las fronteras marítimas, con el fin de no considerar como violación la presencia accidental en la zona marítima de un país, de las em-

449. Véase el punto VIII.2 del presente libro.

También véase el artículo 2º de la Resolución Suprema Nº 23 del 12 de enero de 1951.

450. Véase el texto íntegro en el punto VIII.2 del presente libro.

barcaciones de otro de los países del Sistema, que incursionan de modo inocente en dichas zonas.

Al respecto, el Convenio en referencia textualmente dice lo siguiente:

“CONVIENEN:

1. Establécese una zona especial, a partir de las 12 millas marinas de la costa, de 10 millas marinas de ancho a cada lado del paralelo que constituye el límite marítimo entre los dos países.
2. La presencia accidental en la referida zona, de las embarcaciones de cualquiera de los países limítrofes aludidos en el primer considerando, no será considerada como violación de las aguas de la zona marítima, sin que esto signifique reconocimiento de derecho alguno para ejercer faenas de pesca o caza con propósito preconcebido en dicha zona especial.
3. La pesca o caza dentro de la zona de 12 millas marinas a partir de la costa, está reservada exclusivamente a los nacionales de cada país”.⁴⁵¹

La utilización del paralelo terrestre como límite marítimo entre Ecuador y Perú, en términos generales guarda cierta relación de equidad referida a los territorios costeros de ambos países, en atención a la especial configuración geográfica de esa zona limítrofe.

Conforme se aprecia del mapa inserto como Cuadro N° 34, en términos generales la frontera terrestre con Ecuador parece estar equilibrada entre ambos estados, considerando las características de la zona limítrofe, la presencia de las islas Puná, Santa Clara y de la Plata y la orientación de la línea de base que cierra el Golfo de Guayaquil.⁴⁵²

Contrariamente a lo que sucede en el límite por el Norte, Guillermo Faura afirma que “para el caso de nuestro deslinde

451. Véase el texto íntegro en Ministerio de Relaciones Exteriores: “Instrumentos...”, p. 165.

452. Faura, Guillermo, op. cit., p. 186.

marítimo con Chile, emplear como límite el paralelo del punto en que llega la frontera terrestre, es totalmente desfavorable al Perú ya que en estas circunstancias dejan de ser pertenencia del Perú y por consiguiente no sujetas a nuestra soberanía y jurisdicción, íntegramente las aguas del área del mar que se encuentra al Sur de dicho paralelo, frente a las costas peruanas de Arequipa, Moquegua y Tacna".⁴⁵³

La delimitación del límite por el Sur mediante el paralelo geográfico, ocasiona que dos zonas ubicadas frente a las costas del Perú se encuentren fuera de la jurisdicción del estado peruano, quedando una de dichas zonas bajo la jurisdicción de Chile y la otra simplemente en el área internacional, sin jurisdicción por parte de estado alguno.

En lo que se refiere a la primera zona, tal como se advierte del mapa (lo que se ha consignado como Zona A), al adoptar el límite del paralelo del punto en que llega al mar la frontera terrestre, los Departamentos del Perú que quedan seriamente afectados en relación a Chile, son Arequipa, que dispone de un mar desde 200 a 74 millas, Moquegua de 74 a 40 millas y Tacna que sólo tiene un mar de jurisdicción peruana frente a sus costas, de 40 a 0 millas en el punto de frontera.⁴⁵⁴

Conforme al sistema de delimitación por el paralelo, todo el litoral de Chile es de 200 millas frente a sus costas. De acuerdo al mismo mapa bajo análisis, en base a una distribución justa y equitativa entre ambos estados, mediante la delimitación por el sistema de la línea media y no por el paralelo, al Perú le corresponde una extensión de 10,000 millas cuadradas aproximadamente, que está perdiendo en beneficio de Chile, en caso de delimitarse la frontera por el sistema del paralelo.⁴⁵⁵

De otro lado, también del mapa se advierte que con la delimitación marítima mediante el paralelo, se omite la juris-

453. *Ibidem*, pp. 187-188.

454. *Ibidem*, p. 195.

455. *Ibidem*, p. 195.

[...]

The delimitation of the boundary to the South following the geographic parallel, results in two zones located in front of Peru's coasts being outside the jurisdiction of the Peruvian state, one of these zones remaining under Chile's jurisdiction and the other one simply in the international area, beyond any state's jurisdiction.

Regarding the first zone, as shown on the map (as Zone A), when adopting the boundary [following] the parallel of the point at which the land frontier reaches the sea, the Departments of Peru which remain seriously affected in relation to Chile are Arequipa, which has a sea [covering] between 200 to 74 miles, Moquegua between 74 to 40 miles and Tacna, whose sea under Peruvian jurisdiction adjacent to its coasts [covers] only between 40 and 0 miles at the frontier point.

[...]

On the other hand, the map also shows that with the maritime delimitation following the parallel, Peru's jurisdiction over a triangular-shaped area is

dicción del Perú sobre un espacio de forma triangular que se encuentra ubicado frente a las costas de Arequipa y Moquegua, entre Lomas e Ilo, dentro de las 200 millas peruanas, pero fuera de las 200 millas de las costas de Chile. (Lo que en el Mapa se ha consignado como zona B).

Esta zona tiene una extensión aproximada de 8,560 millas cuadradas, las cuales, de no considerarse dentro de los límites de la Zona Marítima del Perú, pasarían a pertenecer a la zona internacional. En efecto, al único país que le corresponde es al Perú por estar dicho espacio marítimo únicamente dentro de las 200 millas ubicadas frente a las costas del Perú.⁴⁵⁵

De lo expuesto en los párrafos anteriores se concluye que la delimitación de los límites del Perú con los estados vecinos mediante el sistema de paralelos geográficos, es inconveniente a los intereses de la nación, por lo menos en el caso del límite por el Sur. En tal sentido, se debe establecer una forma de delimitación adecuada, que proteja de manera equilibrada y equitativa los intereses nacionales de los estados del sistema del Pacífico Sur.

Criterios de Delimitación en el Derecho Internacional

Las normas existentes en el Derecho Internacional para establecer los límites marítimos entre los estados con costas contiguas, son variadas, existiendo diversos procedimientos que han sido adoptados en la práctica por los estados mediante acuerdo entre las partes. Sin embargo, de los diferentes sistemas utilizados, el criterio de la delimitación mediante paralelos geográficos representa una excepción ya que el mismo ha quedado superado por formas más adecuadas y convenientes adoptadas por los estados para delimitar sus fronteras marítimas.

En relación a la delimitación de las costas entre estados adyacentes, la Convención de Ginebra de 1958 sobre El Mar Territorial y la Zona Contigua, establece lo siguiente:

“Cuando las costas de 2 estados se hallen situadas frente a frente, o sean adyacentes, ninguno de dichos esta-

456. Ibidem, p. 194.

omitted in front of the coasts of Arequipa and Moquegua, between Lomas and Ilo, within the Peruvian 200 miles, but outside the 200 miles off the coasts of Chile (which is shown on the Map as Zone B).

[...]

dos 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.”⁴⁵⁷

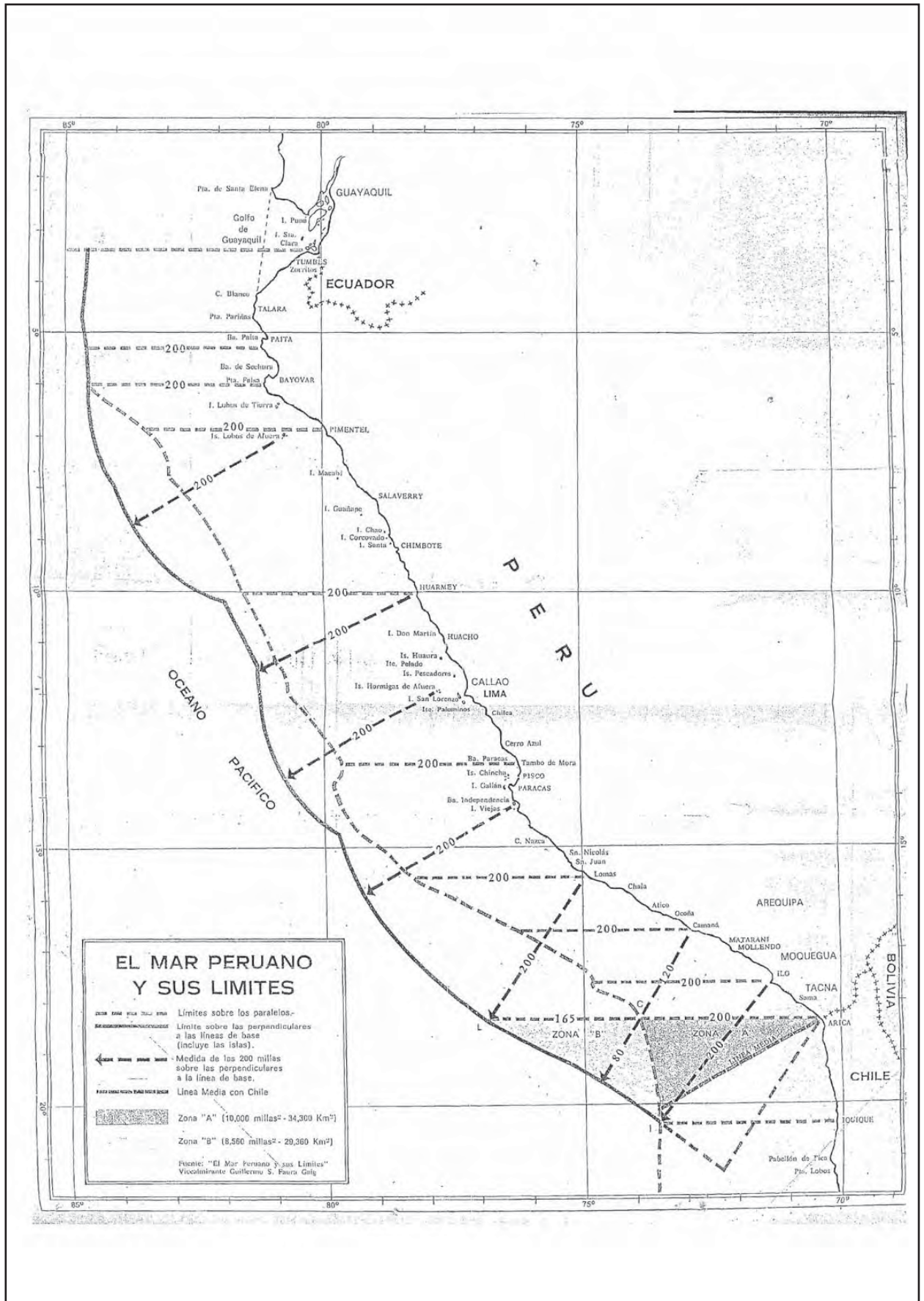
La Conferencia de Ginebra se pronunció por el criterio de la línea media; claro está, dejando abierta la posibilidad de un acuerdo en contrario entre las partes, el que se presume se pacta cuando así se justifique en casos especiales que beneficien a ambas partes por igual. Asimismo, la mención en la Convención a derechos históricos u otras circunstancias especiales, obviamente no corresponden ni a la situación histórica ni a la realidad geográfica de esta área del Océano Pacífico.

La Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental establece un principio similar al de la línea media. Sobre el particular, la Convención señaló que cuando una misma plataforma continental sea adyacente al territorio de dos estados limítrofes, a falta de acuerdo entre las partes y salvo que se justifique otra delimitación, ésta se efectuará aplicando el principio de la equidistancia, de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la extensión del mar territorial de cada estado.⁴⁵⁸

Finalmente, como punto de referencia cabe mencionar las normas sobre delimitación de zonas marítimas incorporadas al

457. Artículo 12º, párrafo 1º, de la Convención de Ginebra sobre El Mar Territorial y la Zona Contigua, aprobada en 1958 en la Primera Conferencia Mundial sobre Derecho del Mar. Chile, Ecuador y Perú no son signatarios de esta Convención.

458. Artículo 6º de la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental, aprobada en 1958 en la Primera Conferencia Mundial sobre el Derecho del Mar. Chile, Ecuador y Perú suscribieron esta Convención, pero nunca la ratificaron.



Texto Integrado Oficioso para Fines de Negociación de la Tercera Conferencia Mundial sobre Derecho del Mar. En cuanto al mar territorial, el texto integrado contiene una disposición exactamente igual a aquella de la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial, ya mencionada en párrafos anteriores. En relación a la zona económica exclusiva y a la plataforma continental, el texto dispone que la delimitación se efectuará por acuerdo entre los estados adyacentes "de conformidad con principios equitativos, empleando cuando sea apropiado la línea media o de equidistancia, y teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes". Para estos efectos, conforme al Texto Integrado, por línea media o de equidistancia se entiende "aquella cuyos puntos sean todos 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 estado".⁴⁵⁹

VIII.4. NORMAS LEGALES ESPECIFICAS SOBRE LAS 200 MILLAS

Además de las primeras normas de carácter general sobre las 200 millas mencionadas en el punto VIII.2. anterior, posteriormente se han dictado diversas leyes y otros dispositivos de menor jerarquía referidos a aspectos específicos de la zona de soberanía marítima, en relación a las actividades que ocurren dentro de la zona o a los recursos que allí se encuentran. Por consiguiente, a fin de completar el cuadro conviene mencionar las normas más importantes que complementan o reiteran la soberanía y jurisdicción del Perú hasta las 200 millas, mencionándose en este punto diversas normas sobre jurisdicción y dejando para los puntos siguientes la legislación correspondiente a pesquerías, hidrocarburos e investigaciones oceanográficas.

Domínio Aéreo

Si bien el Decreto Supremo de 1947 y la Declaración de Santiago regulan la soberanía y jurisdicción sobre la zona de so-

⁴⁵⁹. Texto Integrado Oficioso para fines de Negociación/Revisión/; A/CONF.62/WP.10/REV.1; Artículos 15º, 74º y 83º.

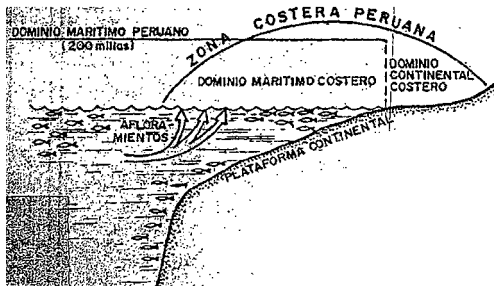
Annex 175

M. Flores Palomino, *La Zona Costera del Perú:
Un Ensayo de Interpretación y Proposición de su
Organización para su Administración*, 1989

LA ZONA COSTERA DEL PERU

UN ENSAYO DE INTERPRETACION Y PROPOSICION
DE SU ORGANIZACION PARA SU ADMINISTRACION

POR: Biólogo MANUEL FLORES PALOMINO
INSTITUTO DEL MAR DEL PERU



PUBLICACION AUSPICIADA POR EL
CONSEJO NACIONAL DE CIENCIA Y
TECNOLOGIA - CONCYTEC.

Lima - Perú, 1989

LA ZONA COSTERA DEL PERU

UN ENSAYO DE INTERPRETACION Y PROPOSICION DE LA
ORGANIZACION PARA SU ADMINISTRACION

POR :

MANUEL J. FLORES PALOMINO
Instituto del Mar del Perú



Publicación | Auspiciada
por el Consejo Nacional
de Ciencia y Tecnología
CONCYTEC

LIMA - PERU DICIEMBRE 1988

RESUMEN

El Perú está situado en la parte central y occidental de la América del Sur y es ribereño del Océano Pacífico. Su litoral marítimo oblicuo a los meridianos, se extiende por aproximadamente 2,330 Kms. de longitud entre las líneas paralelas proyectadas a partir de los límites fronterizos desde los 3°23' L.S. a la altura de Punta Capones en la frontera con Ecuador hasta los 18°20' L.S. en la línea de la Concordia de la frontera con Chile.

El dominio marítimo del Perú entre la línea de costa y el mar adyacente hasta las 200 m.n., constituye ecológicamente parte de otro ecosistema mayor: el del Pacífico Sudeste. Parte de este dominio marítimo aledaño al litoral, puede considerarse como el dominio marítimo costero y conforma juntamente con el dominio continental costero la Zona Costera Peruana.

La Zona Costera del Perú puede tener distintas connotaciones según se trate del campo de estudio, de las actividades que en ella se desarrollen o del enfoque conceptual con que se la trate. Puede ser entendida como un espacio de interfase o de transición entre los dominios ambientales: oceánico, terrestre y atmosférico en íntima asociación.

Los factores de orden natural más determinantes de la naturaleza y características de la Zona Costera Peruana son los afloramientos marinos, la Corriente Peruana y el Fenómeno "El Niño"; y entre los de origen antropogénico como factor deteriorante, la contaminación por desechos domésticos, industriales, pesticidas, minero-metalúrgicos, hidrocarburos y otros y las diversas actividades económicas desarrolladas por el hombre.

Los límites de la Zona Costera pueden estar determinados, hacia el oeste, por el mayor alcance de los afloramientos marinos y el ramal costero de la Corriente Peruana, en su componente marítima. Y por el alcance de su influencia tanto en la componente atmosférica hasta los 800 metros de altitud (base de la capa de inversión térmica), como el substrato continental, por el este, hasta la cota de dichos 800 metros. Lo importante es reconocer que tiene límites y que es necesario mantener su equilibrio.

La Zona Costera con una superficie de aproximadamente 15% respecto del total nacional, continental y marítimo, contiene una significativa concentración de las principales actividades económicas y sociales con tendencia al incremento.

SUMMARY

Peru is located in the central and western part of South America and is a riparian of the Pacific Ocean. Its maritime coast, at an angle to the meridians, extends approximately 2,330Km between parallel lines projected from the frontier limits from 3°23' L.S. at Punta Capones on the frontier with Ecuador up to 18°20' L.S. at the Concordia line of the frontier with Chile.

The maritime dominion of Peru between the coastline and the adjacent sea up to 200 nautical miles forms part, ecologically, of another larger ecosystem: that of the Southeast Pacific. Part of this maritime dominion bordering the coast can be considered to be the coastal maritime dominion and together with the continental coastal dominion, constitutes the Peruvian Coastal Zone.

[...]

-2-

departamento de Loreto); y 18°21'03" (Pascaná del Hueso en el departamento de Tacna) de Latitud Sur. Limita al norte con Ecuador y Colombia; al este con Brasil y Bolivia; al sur con Chile y por el oeste es ribereño del Océano Pacífico.

La superficie continental es de 1'285;215.6 Km², incluyendo al territorio de las islas del dominio marítimo peruano y la parte peruana del Lago Titicaca y sus islas. La población peruana a Junio de 1987 fue de 20'727,800 habitantes, estimación realizada en base al censo nacional de 1981, encuestas especializadas y una tasa anual de crecimiento de 2.6%. A 1986 la densidad promedio fue de 15.7 habitantes por Km², sobresaliendo la Provincia Constitucional del Callao con 3,586.1 habitantes/Km² (provincia costera); 18 provincias figuran con cifras superiores a 50.0 y las restantes son cercanas al promedio.

De conformidad con la Constitución Política de 1979, el territorio de la República es inviolable y comprende el suelo, subsuelo, el dominio marítimo y el espacio aéreo que lo cubre (artículo 97.). La división política del Perú muestra 24 departamentos y una Provincia Constitucional; 179 Provincias y 1,757 Distritos. Finalmente resulta importante registrar que en base a la Ley General de Bases de la Regionalización, recientemente aprobada, el Congreso de la República se halla abocado a la discusión y aprobación de la nueva demarcación político-económica que tendrá el país.

3. El Dominio Marítimo.-

Puede ser conceptuado como una unidad desde diferentes puntos de vista. Ecológicamente es parte de un ecosistema mayor: el del Pacífico Sudeste y presenta características singulares. Se halla influenciado por las aguas frías de la Corriente Peruana que corren de sur a norte, en permanente acción con las corrientes cálidas submarinas provenientes del Ecuador, del hemisferio norte y del oeste. Las masas de agua, especialmente las que afloran en el área costera de dicho dominio tienen diversos orígenes lo cual influye directamente en la productividad: la Corriente de Cromwell del área ecuatorial y la Corriente Peruana Sub-Superficial y las Aguas Templadas Sub-Antárticas provenientes del hemisferio sur. (Gráfico N°1).

-3-

El dominio marítimo presenta también en tanto unidad; otros factores físicos como el perfil de la costa, el relieve y extensión variable de la plataforma, viento, talud y una fosa marina profunda y paralela a la costa; los vientos alisios del sureste, altas concentraciones de nutrientes, minerales y otros. Los vientos, los nutrientes, la luz, los procesos de mezcla, el hundimiento de fitoplancton y el pastoreo de zooplancton determinan la productividad de las aguas peruanas haciendo que ellas sean una de las más ricas del mundo en producción primaria con valores promedio de 1-1.5 grs. de carbono/m²/día y valores puntuales muy altos para ciertas áreas de afloramiento como San Juan con 3.19 grs. de carbono/m²/día favorecida por el gran aporte de nutrientes. Punta Aguja con 10.5 grs. de carbono/m²/día; Chimbote conocida por su gran pesquería pelágica y con la mayor amplitud de plataforma continental en dicho frente, tiene alta productividad primaria con 6.99 grs. de carbono/m²/día.

En síntesis, el dominio marítimo peruano generalmente conocido como Mar de Grau, Mar Peruano o Cuarta Región Natural, es un medio excepcional que genera una gran diversidad de organismos vivientes, sustentado en el primer nivel: producción primaria, muy abundante y constituido por el fitoplancton flotando como "inmensas praderas marinas". Sobre este nivel se desarrollan las abundantes poblaciones de peces (principalmente pelágicos), crustáceos, moluscos, invertebrados en general, mamíferos, aves, etc. determinando la importante pesquería peruana.

Jurisdicción Marítima

Por Decreto Supremo N°781 del 1° de Agosto de 1947 se estableció que la soberanía y jurisdicción del Perú se extiende sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional hasta la distancia de las 200 millas marinas incluyendo la plataforma submarina continental e insulares y los recursos y riquezas naturales de toda clase que en ella se encuentren.

Dicha norma fue suscrita por Perú, (ref.1.) Chile y Ecuador con la Declaración de Santiago de 1952, reiterando con ello la Doctrina de su política internacional marítima de soberanía y jurisdicción

Maritime Jurisdiction

By Supreme Decree No. 781 of 1 August 1947, it was established that the sovereignty and jurisdiction of Peru extends over the sea adjacent to the coasts of the national territory up to the distance of 200 nautical miles including the continental and insular submarine platform and the resources and riches of every kind which are within it.

The said rule was signed by Peru (ref. 1) Chile and Ecuador with the 1952 Declaration of Santiago, and reiterated the Doctrine of its international maritime policy of exclusive sovereignty and jurisdiction up to a minimum distance of 200 miles, and

-4-

exclusivas, hasta una distancia mínima de 200 millas, y consagrada por la Convención del Mar de Naciones Unidas de 1982 (ref. 7.).

Respecto de la legislación nacional, (ref. 12) la Constitución Política del Perú de 1979, detalla en su artículo 98, que el Dominio Marítimo comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y sub-suelo, hasta la distancia de 200 millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley, y en este ámbito el Perú ejerce soberanía y jurisdicción de acuerdo a ley y los convenios internacionales ratificados por la República.

La superficie del Dominio Marítimo Peruano, (Gráfico N°2) tiene una área estimada de 252,000 millas náuticas cuadradas equivalentes a 863,000 km²; esta superficie representa el 67% de la superficie continental de 1'285,215.6 km². Sus límites están determinados por la proyección de los 3°23' Lat. Sur (frontera litoral con Ecuador) y 18°20' Lat. Sur (frontera litoral con Chile), hasta las 200 millas al oeste, proyectadas sobre las líneas de base por establecer. (Gráfico 2.).

Debe quedar en claro que el Dominio Marítimo Peruano abarca como una unidad, el Dominio Marítimo Costero y las aguas adyacentes hasta una distancia mínima de 200 millas náuticas hacia el oeste. Y ecológicamente inclusive áreas mayores a las 200 millas en que las características ambientales y la presencia de los recursos hidrobiológicos mantienen una relación funcional. Es en el contexto descrito que el Dominio Marítimo Peruano, es parte de un ecosistema mayor; el del Pacífico Sudeste, y cuyos niveles de producción y productividad en general hacen que dicho dominio sea tan importante.

La extensión del litoral marítimo entre los paralelos indicados; 3°23' y 18°20' Latitud Sur, alcanza dos tipos de longitudes estimadas: 2,330 Kms. de longitud siguiendo la línea oblicua de la tendencia de la costa y 3,000 Kms. de longitud siguiendo el perfil del litoral (Gráfico 2.).

was established by the United Nations Convention on the Law of the Sea (ref. 7.).

With regard to national legislation (ref. 12) the 1979 Political Constitution of Peru specifies in article 98.– that the Maritime Dominion comprises the sea adjacent to its coasts, and its seabed and subsoil, up to the distance of 200 nautical miles measured from the baselines which the law establishes and, in this sphere, Peru exercises sovereignty and jurisdiction according to law and the international agreements ratified by the Republic.

The surface of the Peruvian Maritime Dominion (Diagram No. 2) is an area of approximately 252,000 square nautical miles, equal to 863,000km²; this surface represents 67% of the continental surface of 1,285,215.6km². Its limits are determined by the projection of 3°23' Lat. South (coastal frontier with Ecuador) and 18°20' Lat. South (coastal frontier with Chile) up to 200 miles westwards, projected on the baselines to be established (Diagram 2.).

[...]

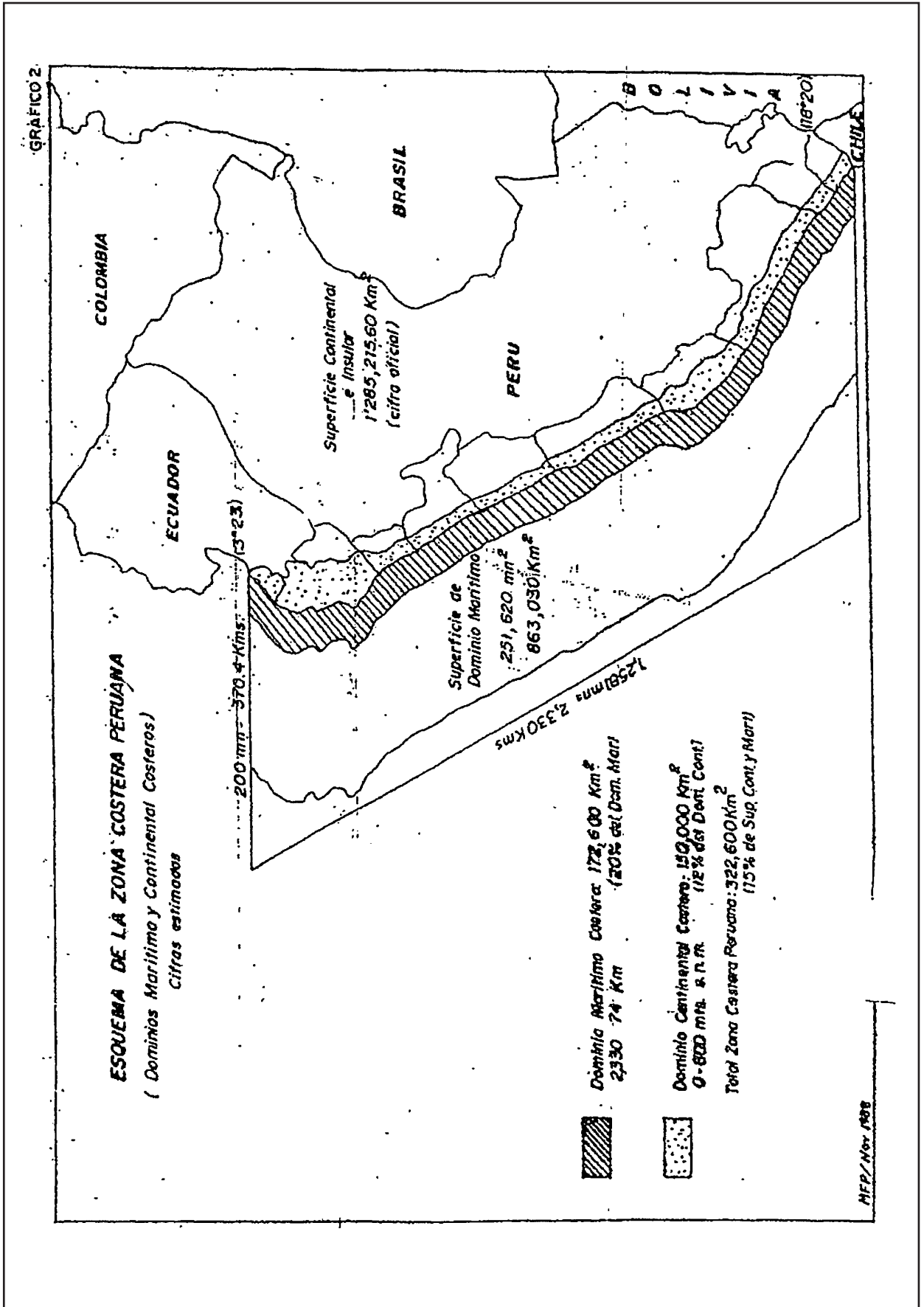
The extent of the maritime coast between the above parallels: 3°23' and 18°20', Latitude South, reach two estimated lengths: 2,330Km long, following a line at an angle to the coast's inclination, and 3,080Km long, following the contours of the coast (Diagram 2.).

[...]

G R A F I C O S

1. EL MAR PERUANO, AFLORAMIENTOS
2. ESQUEMA DE LA ZONA COSTERA PERUANA
3. CORTE TRANSVERSAL DEL MAR PERUANO
4. RIOS DE LA COSTA PERUANA
5. PRINCIPALES ISLAS MARINAS
6. UNIDADES DE CONSERVACION DE LA COSTA PERUANA
7. AREAS CON PROBLEMAS IMPORTANTES DE CONTAMINACION
8. ORGANIZACION PROPUESTA PARA LA ADMINISTRACION DE LA ZONA COSTERA Y EL DOMINIO MARITIMO

=====



Annex 176

E. Gounaris, “The Delimitation of the Continental Shelf of Islands: Some Observations”, *Revue Hellénique de droit international*, Vol. 33, 1980, p. 111



**THE DELIMITATION OF THE CONTINENTAL SHELF
OF ISLANDS: SOME OBSERVATIONS**

by

Dr. Emmanuel GOUNARIS *

A. Introduction

The delimitation of the continental shelf of islands often constitutes a matter of dispute¹. In most cases the delimitation problems are related to the contestation of the sovereignty over the islands. In fact, one can mention a great deal of cases where disputes and problems arose because of the lack of clearly established sovereignty over some islands. For example such problems appeared in the case of the Paracel² and Spratly islands³, which gave rise to a dispute between the Philippines, Vietnam, Camhodia, China and Taiwan; the case of Senkak or Tiayutai reefs⁴ in the East China Sea, claimed by Japan, Taiwan

* Counsellor to the Greek Ministry of Foreign Affairs, expert on the Law of the Sea in the same Ministry, member of the Greek Delegation at the U.N. Conference on the Law of the Sea. Also member of the International Institute of Strategic Studies, London. The views expressed herein are those of the author alone, and do not necessarily represent the views of the Government of Greece.

1. Rüster, B, *Verträge und Deklarationen über den Festlandsockel* (Continental Shelf), Frankfurt am Main 1975 p. 12, p. 19, Gounaris, E, The common exploitation in the Aegean Sea and the International Practice, in «*Kathimerini*». November 14, 1976 (greek). See about the Continental shelf of islands, also Beauchamp, A. Thompson A,R, Jurisdictional Problems in Canada's Offshore, 11 *Alberta Law Review* 1973 pp. 437. 438, Kolodkin A, L. The World Ocean, *Joint Publications Research Service, Arlington, Virginia* 1974 pp. 51 - 52, Oda Sh., Proposals for Revising the Convention on the Continental Shelf, 7 *Columbia Journal of Transnational Law*, 1968, p. 26, Badwa D, J. Submarine Boundaries, 9 *I.C.L.Q.* 1960. pp. 631 sq., Bowett, D.W., loc. cit. 337 p.

2. See «Archiv der Gegenwart» p. 18508, also «Neue Züricher Zeitung» 1. 21, 24/2.7.1974.

3. Ibid.

4. See Nieh, Y. H, Der Streit um die Klippeninseln Tiayütai und das Problem des Festlandsockels im Ostchinesischen Meer, in «Verfassung und Recht in Übersee» No 4, 1977, pp. 443 - 455.

B. The rule of Article 1 § b of the Geneva Convention on the Continental shelf

In accordance with the 1969 ICJ decision on the North Sea Continental Shelf cases¹⁴ the rule of article 1 § b of the 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf¹⁵ that all islands have a continental shelf, is one of general international customary law :

Article 1

For the purpose of articles, the term «continental shelf» is used as referring (a) to the seabed and subsoil of the submarine areas adjacent to the coast but outside the area of the territorial sea, to a depth of 200 metres or, beyond that limit, to where the depth of the superjacent waters admits of the exploitation of the natural resources of the said areas; (b) to the seabed and subsoil of similar submarine areas adjacent to the coasts of islands.

It is worth to be noted that this rule which was included in a proposal of the Philippines during the Ist Conference on the Law of the Sea of 1958 was accepted by the 4th Committee of this Conference by 31 votes for, 10 against and 25 abstentions¹⁶ and was adopted again by the same Committee as second paragraph of the final draft article 67 by 51 votes for, 9 against and 10 abstentions;¹⁷ Finally, the plenary session of the Ist Conference on the Law of the Sea in 1958 accepted Article 67 as a whole by 51 votes for 5 against and 10 abstentions¹⁸. This article is incorporated as article 1 of the Geneva Convention on the Continental Shelf of 1958.

On the other hand according to art. 6 of this Convention which applies without distinction to the continental shelf of mainlands and islands, the delimitation of the continental shelf is determined by agreement, but when such an agreement cannot be reached then the

13. Here the § 199 of the Channel Islands - Arbitration Decision (... the existence of the Channel Islands close to the French coast if permitted to divert the course of that mid - Channel median line, effects a radical distortion of the boundary creative of inequity. The case is quite different from that of small islands on the right side of close to the median line, and it is also quite different from the case where numerous islands stretch out one after another long distances from the mainland).

14. See ICJ Reports - North Sea Continental Shelf Cases, 1969 p. 39.

15. See Text of the Convention in ST/LEG/SER. B/15, pp. 767 sq.

16. A /Conf. 13/42 p. 57.

17. A/Conf. 13/42 p. 57, p. 93.

18. A/Conf. 13/38 vol. II p. 13.

«median or equidistance line» is applied taking due account of «special circumstances» existing in that area.

Article 6

1. Where the same continental shelf is adjacent to the territories of two or more States whose coasts are opposite each other, the boundary of the continental shelf appertaining to such States shall be determined by agreement between them. In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary is the median line, every point of which is equidistant from the nearest points of the baselines from which the breadth of the territorial sea of each State is measured.

2. Where the same continental shelf is adjacent to the territories of two adjacent States, the boundary of the continental shelf shall be determined by agreement between them. In the absence of agreement, and unless another boundary line is justified by special circumstances, the boundary shall be determined by application of the principle of equidistance from the nearest points of the baselines from which the breadth of the territorial sea of each state is measured.

3. In delimiting the boundaries of the continental shelf, any lines which are drawn in accordance with the principles set out in paragraphs 1 and 2 of this article should be defined with reference to charts and geographical features as they exist at a particular date, and reference should be made to fixed permanent identifiable points on the land.

C. International practice on the delimitation of the Continental Shelf

As far as the international practice on the delimitation of the continental shelf - of mainland as well as of islands — is concerned, the following bilateral and multilateral treaties have been concluded.

Date of adoption	Countries	Entry into force	Solution adopted
26 February 1942	United Kingdom-Venezuela (Treaty of Paria)	22 September 1942	MED
18 August 1952	Chile - Peru - Ecuador (Declaration)	6 Mai 1955	O
15 February 1957	Norway - USSR	24 April 1957	ME
22 February 1958	Saudi Arabia - Bahrain	22 February 1958	MED
26 April 1960	Senegal - Guïnea Bissau (exchange of letters between Portugal and France)		O

Annex 177

D. N. Hutchinson, “The Significance of the Registration or Non-Registration of an International Agreement in Determining Whether or Not it is a Treaty”, in S. Davidson (ed.), *The Law of Treaties*, 2004, p. 265

The Law of Treaties

Edited by

Scott Davidson

University of Canterbury, New Zealand

[4]

THE SIGNIFICANCE OF THE REGISTRATION OR NON- REGISTRATION OF AN INTERNATIONAL AGREEMENT IN DETERMINING WHETHER OR NOT IT IS A TREATY

D. N. Hutchinson*

In order to determine the juridical nature of an agreement which has been concluded between two or more actors each of which is a subject of international law—whether that agreement is a treaty,¹ whether it is a contract which is binding solely under a system of national law or whether it is a so-called “gentlemen’s agreement” which is not binding under any system of law at all—it is necessary to examine, among other things, the manner in which the actors which concluded the agreement—and any actor which may have later subscribed to it—have treated that agreement subsequently to the date of its conclusion.² Indeed, the suggestion has been made that the manner in which an agreement is treated subsequently to its conclusion is often likely to be the best indicator of its legal nature.³

One factor which is frequently said to be of relevance in this connexion is whether or not the agreement concerned has been

* Lecturer in Laws, University College London.

¹ For the definition of “treaty” in international law, see: Barberis, *Annuaire Français de Droit International*, 30 (1984), p. 239 at pp. 248–260; and Reuter, P., *Introduction aux Droit des Traités* (2nd. ed.; 1985), pp. 33–37.

² See, for example: Virally, *Annuaire de l’Institut de Droit International*, 60-1 (1983), p. 166 at para. 171 (though note paras. 140–141); Aust, *International and Comparative Law Quarterly*, 35 (1986), p. 787 at pp. 802–805; and Remiro Brotons, A., *Derecho Internacional Público*, vol. II: *Derecho de los Tratados* (1987), p. 34.

³ Virally, loc. cit. above (preceding note), at paras. 176 and 177.

to the agreement concerned²⁵—which will take the steps which are needed to initiate the process of registration.²⁶ In law, registration of the agreement is then effected by the State which transmitted it for registration, and not by the Secretariat.²⁷ That being so, the Secretariat adheres to the principle that, while, in cases of doubt, it may initiate consultations with a State in order to clarify whether the agreement which it has transmitted for registration is a “treaty” or “international agreement”,²⁸ it should, nonetheless, act in accordance with the position which the transmitting State takes regarding the nature of the agreement.²⁹ Therefore, if that State affirms that the agreement which it has transmitted for registration is a “treaty” or “international agreement” in the sense of Article 102 (1),³⁰ the Secretariat will carry out the administrative steps which are needed to effect its registration,

²⁵ Article 1 (3) of the regulations to give effect to Article 102 of the Charter. A State which is not party to an agreement may, nevertheless, register it either if that State is expressly authorised by the agreement to do so or if it is the depositary of the agreement: *United Nations Juridical Yearbook*, 1974, pp. 192–193.

²⁶ Of the 8989 agreements which were registered between 1 January 1970 and 31 December 1978, 581 were registered by the Secretariat acting *ex officio* in accordance with its responsibility under Article 4 (1) of the regulations. Of the remaining 8408, 2046 were registered by Specialized Agencies, 80 by other international organizations and 6282 by States: *Repertory of United Nations Practice, Supplement No. 5*, vol. V (1986), p. 162 para. 3.

²⁷ See: para. 7 (a) of the Report of the Sixth Committee to the General Assembly at the General Assembly's first session (A/266); Note (a) of the Commentary of Sub-Committee 1 of the Sixth Committee of the General Assembly on Article 6 of the draft regulations to give effect to Article 102 of the Charter (A/C.6/125); *Repertory of United Nations Practice*, vol. V (1955), p. 303 para. 68; and *ibid.*, *Supplement No. 4*, vol. II (1982), p. 364 para. 8.

²⁸ *Repertory of United Nations Practice*, vol. V (1955), pp. 294–295 para. 29; and *ibid.*, *Supplement No. 1*, vol. II (1958), p. 400 at para. 12. This is presumably what occurred in the case described in *ibid.*, *Supplement No. 5*, vol. V (1986), at p. 164 para. 6.

²⁹ *Repertory of United Nations Practice, Supplement No. 1*, vol. II (1958), p. 400 para. 12. See also the Note by the Secretariat which has prefaced every volume of the *United Nations Treaty Series* since volume 212. The Secretariat's position has received the explicit approval of several States as a correct interpretation of its function under Article 102 of the Charter: *ibid.*, p. 401 para. 15, p. 402 para. 18 and p. 403 para. 23.

³⁰ The Secretariat does not require a State which transmits an agreement to the Secretariat for registration to provide any evidence that the States which concluded that agreement were of the understanding either that it should be registered or that it was eligible for registration: *United Nations Juridical Yearbook*, 1967, pp. 332–334 at para. 8. The reason for this is simple. It is not necessary that such an understanding be reached between the States concluding an agreement for that agreement to be a treaty. Since Article 102 (1) requires the registration of all treaties and international agreements without exception, the existence of such an understanding cannot, therefore, be a necessary pre-condition to the registration of an agreement: *ibid.*

International Agreements

265

regardless of what the true character of that agreement might be.³¹ It will, accordingly, only be in those exceptional cases in which, if an agreement is a treaty, it is the responsibility of the Secretariat itself to effect its registration that the Secretariat will be able to exercise any independent control in order to prevent the registration of agreements which are not treaties.³²

(A) THE SIGNIFICANCE OF REGISTRATION

It follows from what has been said that, if a State transmits an agreement to the Secretariat for registration, it is acting as if that agreement is a treaty, since only treaties are eligible for registration³³—assuming, of course, that, were it binding in international law, the agreement would not constitute one of those instruments which are not treaties, but which, nevertheless, fall within the ambit of Article 102 (1) by virtue of the words “international agreement”.³⁴ Its act of transmitting the agreement for registration, therefore, will serve as evidence that it considers the agreement in question to be a treaty.³⁵

³¹ See, for example, *Repertory of United Nations Practice, Supplement No. 2*, vol. III (1963), p. 506 paras. 5 and 6.

³² Even in those cases, an agreement which is not a treaty may, nevertheless, end up being registered: see n. 23, above.

³³ It was to avoid any of the participating States creating such an impression that a number of States participating in the Conference on Security and Co-operation in Europe took steps to prevent the Helsinki Final Act being registered: Russell, loc. cit. above (n. 20), at pp. 247–248; and see n. 49, below. It is doubtful that the steps taken would have prevented the Final Act from being registered, had a participating State endeavoured to have this done. Nevertheless, they served to clarify in advance of any registration the position of the States in question regarding the Final Act's juridical nature: see, once more, n. 49, below.

³⁴ See text at n. 15, above.

³⁵ Bogdan, loc. cit. above (n. 19), at p. 121. (Bogdan describes the act of transmission as if it were typically accomplished by all the parties to an agreement and so serves to evidence that they are all of the opinion that the agreement is a treaty. On this point, see the text following this note.)

Thus, Syria contended before the Security Council that the fact that the Netherlands had registered an agreement which it had concluded with Indonesia evidenced that the Netherlands was of the opinion that the agreement was a treaty and, consequently, served as evidence of the fact that the Netherlands was of the opinion that Indonesia was a subject of international law: Broches and Boskey, loc. cit. above (n. 10), at p. 166 n. 2.

In so far as the opinion which one of the parties to an agreement may hold regarding its juridical nature may serve as a piece of evidence as to whether or not that agreement is a treaty, it is, therefore, impossible to agree with the statement of the UK that registration of an agreement is no evidence of its legal status: *Repertory of United Nations Practice, Supplement No. 1*, vol. II (1958), p. 402 para. 18. Admittedly, the opinion of just one party on this issue will, in and of itself, not be of much weight.

Annex 178

P. C. Jessup, *The Law of Territorial Waters
and Maritime Jurisdiction*, 1927

41932

THE LAW OF
TERRITORIAL WATERS
AND
MARITIME JURISDICTION

The Nature and Extent of Civil and
Criminal Jurisdiction in Marginal Seas
as Evidenced by
Decisions of National and International Courts,
Statutes, Treaties, State Papers, Text Writers, and
General Principles of International Law,
with
Commentaries and a Proposed Code

BY

PHILIP C. JESSUP, LL.B., Ph.D.
Assistant Professor of International Law, Columbia University
Member of the Bar of the District of Columbia
Formerly Assistant to the Solicitor, Department of State



G. A. JENNINGS CO., INC.
NEW YORK
1927



CHAPTER VIII

BAYS

General Principles.

Unlike territorial waters in general, it is not believed to be possible to lay down a general rule by which one may determine in all cases whether a particular gulf or bay or other body of water which forms an indentation of the coast is to be considered in whole or in part a portion of the territory of the state. Lord Salisbury said in 1895, that although the usual three-mile limit was well established for territorial waters in general, for bays, the question was unsettled in international law and the limit not fixed.¹

This situation arises from two facts:—First, from the fact that it does not seem possible to deduce from the evidence any established rule of international law in regard to the measurement of bays; second, from the fact that in a multitude of instances the rights of a particular state in regard to a given body of water have been determined by special considerations and the title of the state to such a body of water rests, therefore, not upon any general rule of international law, but upon rights which are usually of a prescriptive nature. It should further be noted that by force of geographical circumstances well defined bays are usually not used as general maritime highways and nations in general are therefore the less inclined to question individual claims. When, however, the contrary is true and when fishing rights are involved, unreasonable claims will usually be contemplated.

Taking up *seriatim* these two reasons for the absence of an international rule, attention must be drawn to the fact that several rules have been advanced for the admasurement of bays. The first of these is a strict application of the usual three-mile limit of territorial waters. Under this rule the line of territorial

¹ 196 Hansard (Parl. Deb.) 4th Series, col. 236; see *infra* p. 436, for the full quotation.

waters would be traced three miles from shore, following all indentations of the coast. The result of such a scheme is to include within the territory of the state only such bays as are not more than six miles in width at the mouth. When there is a bay seven miles wide the line of territorial waters, following the configuration of the coastline, would dip into the bay and leave a small portion of territory at its mouth which would be high seas. The difficulties which would arise from the application of such a rule have been well brought out by Judge John Bassett Moore.²

“Since you observe,” he wrote to Mr. Barclay, “that there does not appear to be any convincing reason to prefer the ten mile line in such a case to that of double three miles, I may say that there have been supposed to exist reasons both of convenience and of safety. The ten mile line has been adopted in the cases referred to, as I understand them, as a practical rule. The transgression of an encroachment upon territorial waters by fishing vessels is generally a grave offence, involving in many instances the forfeiture of the offending vessel and it is obvious that the narrower the space in which it is permissible to fish the more likely the offense is to be committed. In order therefore that fishing may be both practicable and safe and not constantly attended with the risk of violating territorial waters, it has been thought to be expedient not to allow it where the extent of free waters, between the three mile line drawn on each side of the bay, is less than four miles. This is the reason of the ten-mile line. Its intention is not to hamper or restrict the right to fish, but to render its exercise practicable and safe. When fishermen fall in with a shoal of fish, the impulse to follow it is so strong as to make the possibility of transgression very serious within narrow limits of free water. Hence it has been deemed wiser to exclude them from spaces less than four miles each way from the forbidden lines. In spaces less than this, operations are not only hazardous, but so circumscribed as to render them of little practical value.”

It might also be pointed out that given a bay ten miles in depth, a foreign war vessel might penetrate well within the body of a country while still remaining on the high seas. Again, the difficulties of such a situation in regard, for example, to the obligations of neutrality, would be very considerable.

² In a letter quoted in 13 (1894-95) *Annuaire de L'Institut de Droit Int.* p. 146.

This rule has, however, the advantages of simplicity in following the usual limit of territorial waters. It was supported by the United States in the North Atlantic Coast Fisheries Arbitration. The State of Massachusetts has asserted jurisdiction over Buzzard's Bay, which has a mouth less than two marine leagues wide, on the same theory.³ The State's contention was upheld by the Supreme Court of the United States,⁴ which said: "We think it must be regarded as established that, as between nations, the minimum limit of the territorial jurisdiction of a nation over tide-waters is a marine league from its coast, that bays wholly within its territory not exceeding two marine leagues in width at the mouth are within this limit."

A representative of the British Foreign Office told the Commons in 1907: "I can certainly say that according to the views hitherto accepted by all the Departments of the Government chiefly concerned,—the Foreign Office, the Admiralty, the Colonial Office, the Board of Trade, and the Board of Agriculture and Fisheries,—and apart from the provisions of special treaties, such as, for instance, the North Sea Convention, within the limits to which that instrument applies, territorial waters are:—First, the water which extends from the coastline of any part of the territory of a State to three miles from the low-water mark of such coastline; secondly, the waters of bays the entrance to which is not more than six miles in width, and of which the entire land boundary forms part of the territory of a State. By custom, however, and by treaty and in special convention the six-mile limit has frequently been extended to more than six miles."⁵

Among writers it has the support of Lawrence, Nuger, Ortolan, Piédelièvre, Testa, Vattel, Visser and Westlake.⁶

³ Pub. Stats. of Mass. c. 1, secs. 1 and 2, discussed in *Commonwealth v. Manchester* (1890) 152 Mass. 230; 25 N. E. 113.

⁴ *Manchester v. Massachusetts* (1891) 139 U. S. 240, 257; 11 Sup. Ct. 559; 35 L. Ed. 159.

⁵ Hansard Parl. Deb. (4th Series) Vol. 169, col. 989. See *infra* under the Moray Firth, p. 435. Cf. *British Naval Instructions of 1888*, Holland, *British Manual of Naval Prize Law*, p. 1.

⁶ Lawrence, *Principles of International Law* (5th ed., 1913) sec. 72; Nuger, *Des Droits de l'État sur la Mer Territoriale* (1887) 196; Ortolan, *Règles Internationales et Diplomatique de la Mer* (2d ed., 1853), 156; Piédelièvre, I, *Précis de Droit International Public ou Droit des Gens* (1894) sec. 417; Testa, *Le Droit Public International Maritime* (1886, Trans. by Boutiron) 67; Vattel, *The Law of Nations* (1916, Trans. by

for instance, from Cape Ann to Cape Cod, and from Nantucket to Montauk Point, and from that point to the capes of the Delaware, and from the south cape of Florida to the Mississippi."¹⁶ The italics inserted by the present writer indicate the tentative and restricted nature of Kent's suggestion.

As a matter of principle and of treaty interpretation, the Permanent Court of Arbitration in the North Atlantic Coast Fisheries Arbitration accepted the headland theory. But it recognized its defects in practice and recommended to the two litigant governments a compromise doctrine. This was to draw a line "three miles seaward from a straight line across the bay in the part nearest the entrance at the first point where the width does not exceed ten miles."¹⁷

Fiore applies the same principle, but starts at the point where the shores of the bay converge to six miles.¹⁸ Hautefeuille would measure cannon range from the line of headlands.¹⁹ The United States Naval War College in 1913, recommended in general a six-mile rule and proposed measuring it in bays from a line drawn where the distance first narrows to twelve miles.²⁰ The Netherlands in its Neutrality Proclamation during the Russo-Japanese War provided that "In regard to bays, that distance of three nautical miles shall be measured from a straight line athwart the bay as close as possible to the entrance at the first point at which the entrance to the bay exceeds ten miles of 60 degrees latitude."²¹ The Dutch neutrality proclamation of August 5, 1914, provides: "The State territory comprises the

¹⁶ *I Commentaries on American Law* (1st ed., 1826) 29. Cf. a good discussion of Kent's position by Balch, *Is Hudson Bay a Closed or an Open Sea?* (1912) 6 Am. J. 409, 425.

¹⁷ The award and recommendations are quoted and commented upon *infra* pp. 374 ff. Professor Borchard, American expert in the Arbitration, properly stresses the fact that the Court was principally concerned with the question of treaty interpretation rather than the general rule of international law. See 5 (1912) *Proceedings American Society of International Law* 139. But the views of such a tribunal even if expressed as *dicta*, do not lack value. Cf. the award of Bates, Umpire, in the case of the *Washington*, *infra* p. 365, where the headland theory was described as "new" and properly limited to bays whose mouths did not exceed ten miles in width. See Crocker, p. 650, 652.

¹⁸ *International Law Codified* (Trans. by Borchard, 1918) sec. 275.

¹⁹ *I Des Droits et des Devoirs des Nations Neutres* (3d ed., 1868) 52.

²⁰ 1913 N. W. C. 11 and see discussion pp. 35 ff.

²¹ 1904 For. Rel. U. S. 27; 1913 N. W. C. 37.

coastal waters to a distance of 3 nautical miles, reckoning 60 to the degree of latitude, from low-water mark.

“As regards inlets, this distance of 3 nautical miles is measured from a straight line drawn across the inlet at the point nearest the entrance where the mouth of the inlet is not wider than 10 nautical miles, reckoning 60 to the degree of latitude.”²²

The Institute of International Law adopted much the same principle:—“For bays, the territorial sea follows the sinuosities of the coast, except that it is measured from a straight line drawn across the bay at the place nearest the opening toward the sea where the distance between the two sides of the bay is 12 marine miles in width, unless a continued usage of long standing has sanctioned a greater breadth.”²³ The International Law Association followed suit shortly afterward, but used the ten-mile measure.²⁴ The North Sea Fisheries Convention of 1882 expressed a like idea although the line was drawn at the point ten miles wide.²⁵ This was likewise the norm recommended in the Report to the Third Commission of the Second Hague Peace Conference.²⁶ Thus also a French law of March 1, 1888 regulating fisheries²⁷ and a Decree of October 18, 1912 relative to neutrality.²⁸

The same measure is used in an Italian law of June 16, 1912 regulating the passage and stay of merchant vessels along the coasts.²⁹

²² 1916 N. W. C. 61, 63.

²³ 12 (1894-95) *Annuaire*, 325; Crocker, p. 155.

²⁴ *Transactions*, 1873 to 1924, p. 223. In 1924 this was changed to read that in bays territorial waters are measured “by” a line across the bay where it first is twelve miles wide. The difference between the use of the words “by” and “from” is considerable. *Ibid.*, p. 226. But see *infra* Chapter IX p. 474.

²⁵ 1887 For Rel. U. S. 439; Crocker, p. 486. See also *infra* Chapter I, p. 61.

²⁶ Relative to the laying of automatic submarine contact mines. The Convention omitted definitions of the extent of the marginal sea. Scott, *Reports to the Hague Conferences of 1899 and 1907*, p. 664; Crocker, 487 and 491.

²⁷ 18 Hertslet, 393; Crocker, p. 527.

²⁸ 20 *Rev. gén. de dr. int. pub.*, doc. p. 6; Crocker, p. 529.

²⁹ Crocker, p. 603, citing 20 *Rev. gén. de dr. int. pub.*, doc. p. 8, *Of neutrality decree of August 6, 1914, using a 20 mile measure; 1918 N. W. C. 99, 100.*

that the claim is contested, the dispute shall be referred immediately by the claimant state to the Permanent Court of International Justice. The decision of the Court shall be final.

The claimant state and the contesting state or states are entitled to be heard before the Court. Other signatories may also be heard in the Court's discretion.

(B) If any signatory believes that another signatory is unreasonably exercising or has unreasonably exercised the rights conferred by Article III, it shall call the matter to the attention of the latter state. If the matter can not be settled amicably by diplomatic negotiation, the objecting state may refer the matter to the Permanent Court of International Justice. The Court may award damages. The decision of the Court shall be final.

The objecting state and the state complained of are entitled to be heard before the Court. Other signatories may also be heard in the Court's discretion.

For convenience, the articles suggested above *seriatim* are here collected:

DRAFT CONVENTION ON THE LAW OF TERRITORIAL WATERS

ARTICLE I

The national territory of a maritime State extends seaward to the line delimiting territorial waters from the high seas as defined in Article II.

ARTICLE II

Territorial waters are those waters lying between the coasts of a State and a line drawn parallel thereto at a distance of three marine miles (60 to a degree of latitude) from the lowest point of low-water mark. All waters lying beyond this line are high seas.

Where islands, or islets not continuously submerged at low tide, are situated not more than six marine miles from, and are the property of a littoral state, the normal boundary of territorial waters is extended by including those waters lying within three miles of the coasts or shores of such islands or islets. For islands or islets lying further from the mainland, a special zone

is delimited around them in accordance with the first paragraph of this article.

In the case of archipelagos, the constituent islands are considered as forming a unit and the extent of territorial waters is measured from the islands farthest from the center of the archipelago.

In the case of bays which are bordered by the territory of a single State, the line delimiting territorial waters shall follow the sinuosities of the coast, except that for bays more than ten miles wide at the mouth, it shall be measured from a straight line drawn across the bay at the part nearest to the opening toward the sea where the distance between the two shores of the bay is ten marine miles, except in cases where a greater distance has been established by continuous usage over a long period. For bays ten miles or less wide at the mouth, the line shall be measured from a line drawn from headland to headland.

In the case of bays which are bordered by the territory of two or more states, the territorial sea shall follow the sinuosities of the coast, except in cases where by treaty or by continuous usage over a long period a different distance has been established.

ARTICLE III

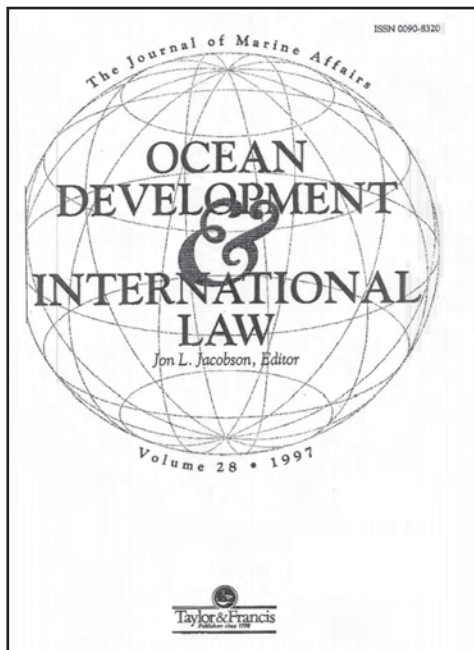
On the high seas adjacent to territorial waters, states may take reasonable measures to secure the enforcement of their local fiscal and sanitary laws and to protect their peace and safety in time of peace or in war, but in time of war neutral waters as referred to in the Hague Convention of 1907 Concerning the Rights and Duties of Neutral Powers in Naval War shall be considered as those defined in Article II of this Convention.

The littoral State has the right to continue on the high seas the pursuit of a vessel commenced within its territorial waters and to arrest and bring before its courts a vessel which has committed an offense within its territorial waters. If, however, the vessel is captured on the high seas, the flag State shall be notified immediately. The right of pursuit ends as soon as the pursued vessel enters the territorial waters of its own country or of a third state.

Complaints arising out of the alleged improper or unreasonable exercise of the rights conferred by this article shall be settled in accordance with Article VI of this Convention.

Annex 179

C. Lathrop, “The technical aspects of international maritime boundary, depiction and recovery”, in *Ocean Development and International Law*, Vol. 28, 1997, p. 167



The Technical Aspects of International Maritime Boundary Delimitation, Depiction, and Recovery

COALTER LATHROP

University of Washington
Seattle, Washington, USA

The technical aspects of delimiting, depicting, and recovering international maritime boundaries are addressed. Potential sources of error in the delimitation, depiction, and recovery of boundaries are exposed, and recommendations are made for avoiding errors in the future. Recent technological advances in the field of international maritime boundary making are discussed. The technical information provided in international maritime boundary treaties signed between 1940 and 1991 is analyzed.

Keywords combinatorial search algorithm, delimitation, geodetic datum, global positioning system, international, lines, maritime boundary, Mercator's projection, nautical charts

"Good fences make good neighbors."*

State practice indicates that "boundary as fence" is the predominant model in international maritime boundary making.¹ If a boundary is to function effectively as a fence, its location must be apparent to all who pass by. Therefore, it is important that international maritime boundaries be delimited carefully to avoid numerous sources of error, and that they be depicted precisely and in a manner that is fully understood by the states parties to the agreement and other ocean users.² In order to avoid confusion about the exact location of a boundary line, the texts of international maritime boundary treaties must contain certain technical information, including (1) the geographical coordinates of turning points, (2) the nature of the line segments connecting these points, and (3) the geodetic datum to which the boundary is referenced. Where these conditions have not been met, there is potential for international conflict over negotiated lines.³

The international community of ocean users must know the precise location of negotiated international maritime boundaries. These lines separate national territories con-

*Robert Frost, "Mending Wall," in *Poetry of Robert Frost: The Collected Poems, Complete and Unabridged*, ed. Edward Connery Lathem (New York: Holt, Rinehart and Winston, 1979), 33-34.

Received 26 August 1996; accepted 4 October 1996.

The author acknowledges the valuable assistance provided by the members of his thesis committee at the University of Washington, Seattle: Professor William Burke, Dr. Nicholas Chrisman, and Dr. Edward Miles. Dr. Robert Smith of the U.S. Department of State, Washington, DC, and Dr. Lewis Alexander of the University of Rhode Island, Kingston, RI, also provided helpful input. Special thanks is due Dr. Galo Carrera of Geometrix Inc., Dartmouth, Nova Scotia, Canada, for his constructive criticism and advice throughout this learning process.

Address correspondence to Coalter Lathrop, 1206 T Street, NW, Washington, DC 20009, USA. E-mail: Coalter.Lathrop@noaa.gov

Appendix Table
International Maritime Boundaries (Continued)

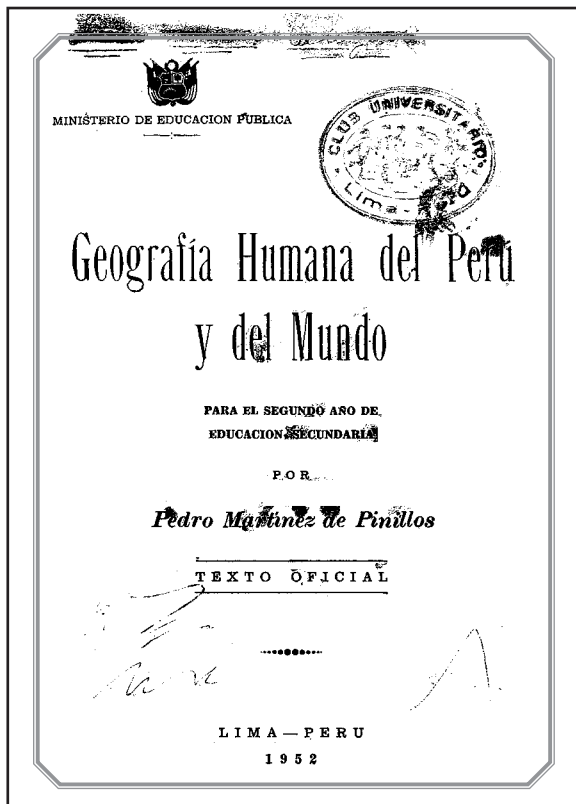
International Maritime Boundaries record number	Boundary	Date treaty signed/ award rendered	Chart annexed?	Smallest significant figure in seconds (")	Geodetic datum specified?	Nature of line segments specified?
II. Middle America/The Caribbean (Cont.)						
2-1	Colombia-Costa Rica [Caribbean Sea]	3/17/77	Y	60"	N	Y ^{h,r,f}
2-7	Cuba-Haiti	10/27/77	Y ^l	.01"	N	Y ^g
2-2	Colombia-Dominican Republic	1/13/78	Y	6"	N	N
2-3	Colombia-Haiti	2/17/78	Y	6"	N	N
2-14	United States of America (Puerto Rico, Virgin Islands)-Venezuela	3/28/78	Y ^l	1"	Y	Y ^{c,d}
2-12a	Netherlands (Saba Island)-Venezuela (Aves Island)	3/31/78	Y ^l	1"	Y	Y ^g
2-12b	Netherlands (Aruba, Curacao, Bonaire)-Venezuela	3/31/78	Y ^l	1"	Y	Y ^{c,l,s}
2-9	Dominican Republic-Venezuela	3/3/79	Y	1"	Y	Y ^{c,d}
2-6	Costa Rica-Panama [Caribbean Sea and Pacific Ocean]	2/2/80	Y	1"	N	N
2-11	France (Guadeloupe and Martinique)-Venezuela	7/17/80	Y	10"	N	Y ^e
2-10	France (Martinique)-Saint Lucia	3/4/81	Y	1"	Y	Y ^b
2-4	Colombia-Honduras	8/2/86	Y ^l	1"	N	Y ^{c,l,k}
2-15	Dominica-France (Guadeloupe and Martinique)	9/7/87	Y	1"	Y	Y ^b
2-13(3)	Trinidad and Tobago-Venezuela	4/18/90	Y ^l	1"	Y	Y ^{c,d,e}

III. South America						
3-9	Ecuador-Peru	8/18/52	N	N/A	N	Y ^f
3-5	Chile-Peru	8/18/52	N	N/A	N	Y ^f
3-4	Brazil-Uruguay	7/21/72	N	N/A	N	Y ^d
3-2	Argentina-Uruguay	11/19/73	Y	1"	N	N
3-7	Colombia-Ecuador	8/23/75	Y	N/A	N	Y ^f
3-3	Brazil-France (French Guiana)	1/30/81	N	1"	Y	Y ^{d,b}
3-6	Colombia-Costa Rica [Pacific Ocean]	4/6/84	Y	60"	N	N
3-1	Argentina-Chile	11/29/84	Y	1"	N	Y ^{b,d,e,f}
3-8	Costa Rica-Ecuador	3/12/85	N	N/A	Y*	Y ^c
IV. Africa						
4-4	Portugal (Guinea Bissau)-France (Senegal)	4/26/60	N	N/A	N	Y ^d
4-1	Cameroon-Nigeria	6/1/75	Y	1"	N	N
4-2	The Gambia-Senegal	6/4/75	Y	1"	N	N, Y ^f
4-6	Mauritania-Morocco [CS]	4/14/76	Y	3,600"	N	Y ^f
4-5	Kenya-Tanzania	7/9/76	Y	1"	N	N, Y ^{f,l}
4-3	Guinea-Guinea Bissau	2/14/85	Y	15"	Y*	Y ^b
4-7	Mozambique-Tanzania	12/28/88	Y	1"	N	N, Y ^f
V. Central Pacific/East Asia						
5-2	United Kingdom (Sarawak, North Borneo, Brunei) [TS, CS]	9/11/58	N	1"	N	Y ^d
5-9(1)	Indonesia-Malaysia [CS]	10/27/69	Y	6"	N	N
5-9(2)	Indonesia-Malaysia [TS]	3/17/70	Y	6"	N	N
5-11	Indonesia-Singapore [TS]	5/25/73	Y	.1"	N	N

(Continued on next page)

Annex 180

P. Martínez de Pinillos, *Geografía Humana del Perú y del Mundo*, 1952



PEDRO MARTINEZ DE PINILLOS

**CUATRIGESIMOCTAVA LECCION. — Naturaleza antropogeo-
de nuestras fronteras. —**

Con Chile. — La parte de los límites de la Costa está poblada. El sector de la Sierra, como por ejemplo en la zona del Paso de Huallillas y la Laguna Blanca, está completamente deshabitada.

Con Bolivia. — A partir de la unión de la frontera peruano-chilena-boliviana, en Charaña, hasta el Desaguadero, está muy poco poblado el lado peruano, el boliviano sí lo está y bastante, así como desde el Desaguadero hasta el área del Huancané, donde recibimos fuerte influencia sociológica de Bolivia.

En cambio desde este último punto hasta la triple frontera peruano-boliviana-brasileña de Inapari, en ambos lados está muy poco o casi nada poblada, debido a la exhuberante vegetación selvática.

Con Brasil. — El paisaje es selvático, desde Inapari hasta la desembocadura del Yavarí en el Amazonas. Toda esta frontera está prácticamente despoblada. Sólo hay en esas áreas grupos selvícolas.

Con Colombia. — Ocurre lo mismo. Nuestra frontera, particularmente el sector del Putumayo, está despoblado.

Con Ecuador. — En el sector de la Selva hasta Chinchipe también está despoblado; en la costa está más o menos poblado.

Es imperativo peruanista el poblarlas por medio de la colonización; de lo contrario corremos el peligro de perderlas. Debe tenerse presente que, precisamente en ese Medio, hemos cedido más de 650,000 kms². de territorio a nuestros vecinos.

La longitud total de nuestras fronteras selvícolas excede de los 5,000 kms.

Superficie del Perú. — La actual superficie continental de nuestro territorio es de 1'311,030.545 kms². (incluyendo la superficie de los lagos y las islas). La actual superficie marítima es de 626,240 kms². aproximadamente (1)., desde los paralelos que limitan nuestra Costa al norte y al sur, hasta una línea imaginaria a 200 millas marinas al Oeste del litoral y que conserva sus sinuosidades. Ambas cantidades arroja un total de 1'937,270 kms². que es la actual superficie total del Perú.

(1) Dato proporcionado por el profesor Eráclides Vergaray Lara.

MINISTRY OF PUBLIC EDUCATION

Human Geography of Peru and the World

FOR THE SECOND YEAR OF SECONDARY EDUCATION

BY

Pedro Martínez de Pinillos

OFFICIAL TEXTBOOK

LIMA – PERU

1952

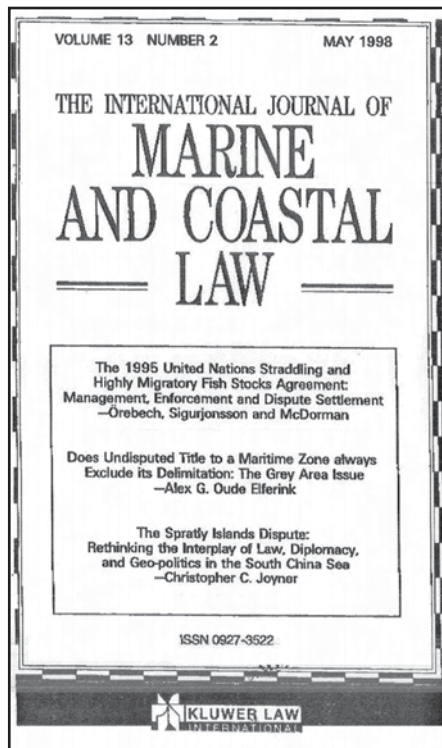
[...]

Surface of Peru – The present continental surface of our territory is 1,311,030.545 km² (including the surface of lakes and islands). The present maritime surface is approximately 626,240 km² (1), from the parallels which limit our Coast to the north and to the south, up to an imaginary line of 200 nautical miles to the West of the coast and which preserves its sinuosities. The two [areas] add up a total of 1,937,270 km², which is the current total surface of Peru.

(1) Information provided by professor Eráclides Vergaray Lara.

Annex 181

A. G. Oude Elferink, “Does Undisputed Title to a Maritime Zone Always Exclude its Delimitation: The Grey Area Issue”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 13(2), 1998, p. 143



Does Undisputed Title to a Maritime Zone Always Exclude its Delimitation: The Grey Area Issue

Alex G. Oude Elferink^{*}

Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS), Utrecht University

ABSTRACT

A grey area is an area lying within 200 miles from the coast of one state, but beyond a maritime boundary with another state. One state is excluded from exercising jurisdiction in this area because it lies beyond the maritime boundary, and the other state is excluded from exercising 200-mile-zone jurisdiction because the grey area on its side of the boundary lies beyond 200 miles from its coast. The possibility of creating a grey area stems from the fact that there is a discrepancy between entitlement to the EEZ and the principles applicable to its delimitation. Entitlement to this zone is solely based on distance from the coast, but its delimitation between states can be effected on the basis of principles other than distance from the coast. This results in a line which reaches the outer limit of the EEZ at a point which is non-equidistant from the coasts of the states concerned. If such a line is applied to limit the maritime zones of both states involved, a grey area is created. Apart from an EEZ delimitation, a grey area can also result from a territorial sea delimitation. A number of bilateral treaties have established a grey area. This raises the question whether such delimitations are only the result of practical considerations or a political compromise, or whether it is also possible to create a grey area in the legal determination of a boundary. This article seeks to answer this question looking at state practice and the case law.

Introduction

Any boundary, other than an equidistance line, extending to the outer limit of the EEZ¹ reaches a point which is 200 nautical miles from the coast of one

* The author wishes to thank David Freestone, Harry Post and Erik Molenaar for their comments on an earlier draft of this article.

¹ The 200-nautical-mile fishery zone is not considered separately in this article. It is considered that the conclusions concerning the EEZ also apply *mutatis mutandis* to this zone. The most important difference is that in the case of a fishery zone there does not exist the potential of conflicting jurisdiction over the sea-bed and its subsoil in a case where the continental shelf extends beyond 200 nautical miles from the coast.

DELIMITATION: THE GREY AREA ISSUE

187

terminal point(s) of the boundary defined:	yes (Articles 1 and 2)
boundary is (mostly) one parallel, meridian or azimuth:	no
relationship between the relevant coasts:	opposite
source for classification:	Prescott ¹⁷⁶

Category 3 Boundary actually or potentially creates a grey area

3.1 Declaration on the Maritime Zone [between Chile, Ecuador and Peru] of 18 August 1952 and Agreement relating to a Special Maritime Frontier Zone of 4 December 1954 [between Chile, Ecuador and Peru].¹⁷⁷

type of boundary:	single maritime boundary (1952 Declaration, paragraphs 3(I) and (II))
terminal point(s) of the boundary defined:	no
boundary is (mostly) one parallel, meridian or azimuth:	yes (1952 Declaration, paragraph 3(IV); and 1954 Agreement, paragraph 1)
relationship between the relevant coasts:	adjacent

3.2 Exchange of Notes between France and Portugal of 26 April 1960.¹⁷⁸

type of boundary:	(territorial sea, contiguous zone and continental shelf (text of notes))
terminal point(s) of the boundary defined:	no
boundary is (mostly) one parallel, meridian or azimuth:	yes (text of notes)
relationship between the relevant coasts:	adjacent
source for classification:	Charney and Alexander ¹⁷⁹

3.3 Exchange of Notes constituting an Agreement between the Government of Brazil and the Government of Uruguay on the Definitive Demarcation of the Sea Outlet of the Arroyo Chui and the Lateral Maritime Border of 21 July 1972.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Prescott, note 170 above at p. 534.

¹⁷⁷ Charney and Alexander, note 27 above at pp. 835 and 836. The 1954 Agreement indicates that the limits mentioned in the 1952 Declaration are maritime boundaries between Chile and Peru and Ecuador and Peru.

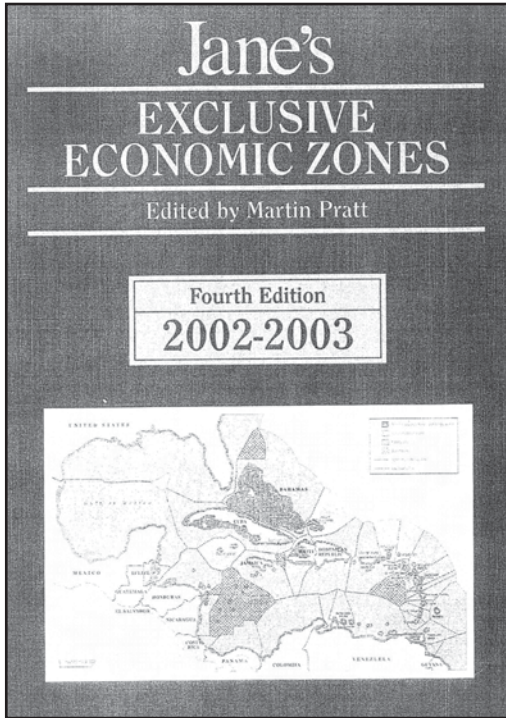
¹⁷⁸ Charney and Alexander, note 27 above at p. 872.

¹⁷⁹ *Ibid.*, p. 871.

¹⁸⁰ *The Law of the Sea, Maritime Boundary Agreements (1970–1984)*, note 27 above at p. 103. There might be some doubt about the classification of this agreement. In a joint declaration in 1969 both countries recognised as the lateral limit of their maritime jurisdictions the line equidistant from the nearest points of their coastlines. In implementing the declaration, they agreed on a line nearly perpendicular to the general direction of the coast. This line achieved substantially the same result as a strict equidistant line (Charney and Alexander, note 27 above at p. 785).

Annex 182

M. Pratt (ed.), *Jane's Exclusive Economic Zones 2002-2003*, 4th edn, 2002



Jane's EXCLUSIVE ECONOMIC ZONES

Edited by Martin Pratt
Cartography by David Hume, Steven Allan
and Chris Orton

Fourth Edition
2002-2003

Bookmark Jane's homepage on
<http://www.janes.com>

Jane's award-winning web site provides you with continuously updated news and information. As well as extracts from our world-renowned magazines, you can browse the online catalogue, visit the Press Centre, discover the origins of Jane's, use the extensive glossary, download our screen saver and much more.

Jane's now offers powerful electronic solutions to meet the rapid changes in your information requirements. All our data, analysis and imagery is available on CD-ROM or via a new secure web service - Jane's Online at <http://www.janes.com>.

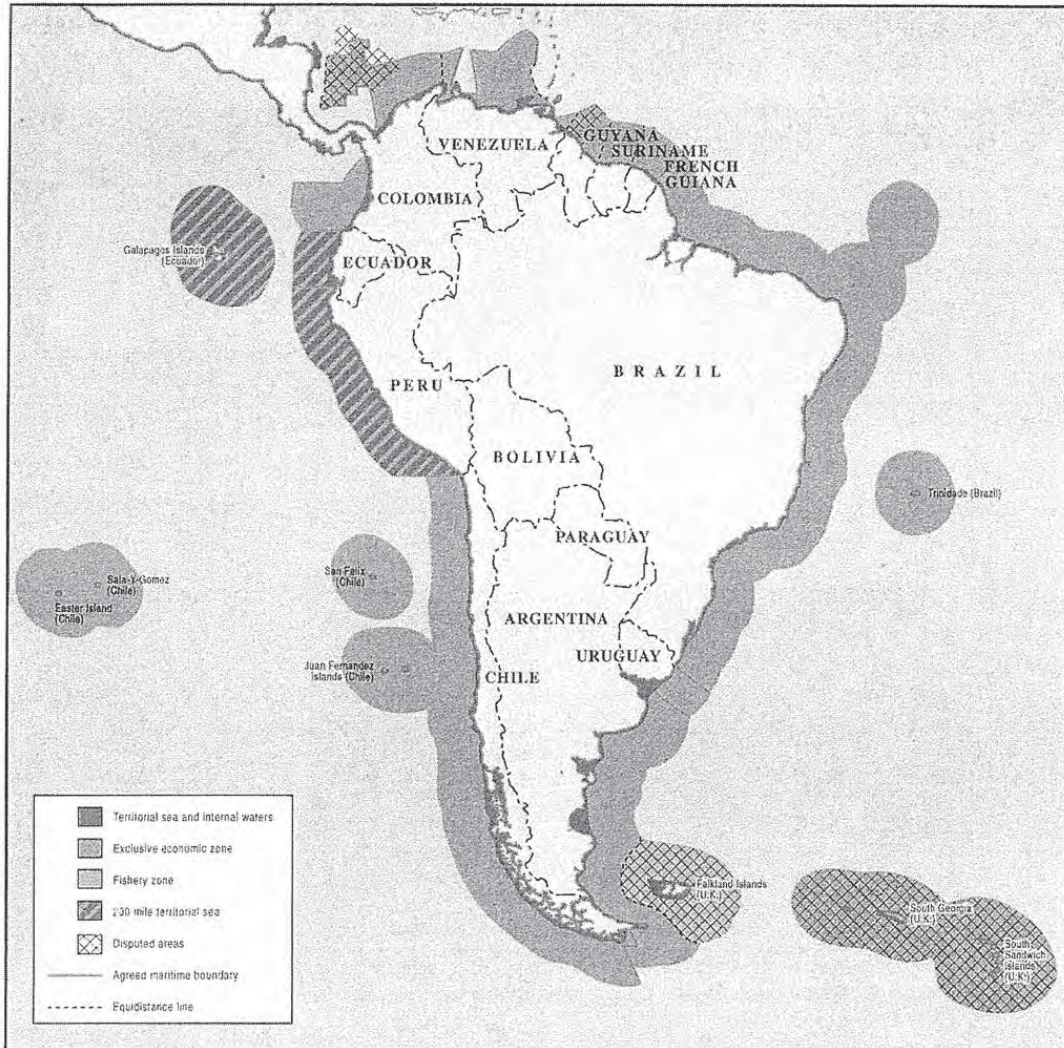
Tailored electronic delivery can be provided through Jane's Data Services. Contact an information consultant at any of our international offices to find out how Jane's can change the way you work or email us at info@janes.co.uk or info@janes.com.

ISBN 0 7106 24301
"Jane's" is a registered trade mark

Copyright © 2002 by Jane's Information Group Limited, Sentinel House, 163 Brighton Road, Coulsdon, Surrey CR5 2YH, UK

In the USA and its dependencies
Jane's Information Group Inc, 1340 Braddock Place, Suite 300, Alexandria, Virginia 22314-1651, USA

South America



2002/0059703

CHILE

Summary

EEZ legislation	Law No. 18.565 amending the Civil Code with regard to maritime space, 13 October 1986
EEZ limits	Partly defined in boundary agreements
Other maritime zones	Territorial sea (12 n miles), contiguous zone (24 n miles)
Potential EEZ boundaries	Argentina, Peru
Agreed EEZ boundaries	Declaration on the Maritime Zone/Agreement Relating to a Special Maritime Frontier Zone (Chile, Ecuador, Peru), 18 August 1952 Agreement between the Government of Argentina and the Government of Chile Relating to the Maritime Delimitation between Argentina and Chile, 29 November 1984 (Treaty of Peace and Friendship)
Other agreed maritime boundaries	None
Known disputes	Dispute with Bolivia concerning Bolivian access to the Pacific Ocean; overlapping Antarctic claims with Argentina and the UK
Ratified UNCLOS	25 August 1997
Ministry of Foreign Affairs	Ministry of Foreign Affairs Catedral 1158 Santiago Tel: (+56 2) 679 42 00 Fax: (+56 2) 696 87 96 e-mail: minrel@minrel.cl Web: http://www.minrel.cl
Naval forces	
Submarines	4+2 (SSK)
Destroyers	3 (DDG)
Frigates	3+8 (FFG)
Patrol forces	27 (7 PCFG, 6 PC/AEML, 14 PC)
Amphibious forces	5 (3 LST, 2 LSM)
Mine warfare forces	
Auxiliaries	8 (1 AP, 1 AS, 1 AOR, 1 YFB, 1 AKS, 3 floating docks)
Survey ships	3 (1 AGS/AGOB, 1 AGOR, 1 ABU)
Training ships	1 (AXS)
Tugs	3 (ATF)
Shipborne aircraft	18
Land-based maritime aircraft	27
Coast Guard	41 (12 PC, 29 PBI)

Introduction

The Republic of Chile consists of an elongated mainland territory on the west coast of South America, Easter Island, the Juan Fernandez Islands and other smaller Pacific territories. Chile was the first state to claim an exclusive sovereignty zone offshore, doing so in 1947. It has an estimated area of maritime jurisdiction over 667,000 sq n miles, the tenth largest in the world.

much of the mainland coast is masked by thousands of minor islands and rocks. Straight baselines were established along the entire coastline south of 41° 28.6' south in 1977.⁹⁹

EEZ limits

Chile has claimed an EEZ but has not defined the precise limits of its zone. However, the extent of Chile's EEZ is partially defined by maritime boundary agreements with its neighbours. According to Article 1 of Chile's 1986 Law No. 18.565 Amending the Civil Code with regard to Maritime Spaces, Chile's civil code was amended as follows:

⁹⁶ Article 596: the adjacent sea extending up to 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured and beyond the latter shall be designated the exclusive economic zone.⁹⁹

Article 2 of the same Law also provides that:

⁹⁶ The maritime boundaries referred to in articles 593 and 596 of the Civil Code shall not affect existing maritime limits. Chile's coastline below 41° south is deeply indented and

Boundary agreements

Chile's dispute with Argentina over the Beagle Channel was eventually resolved through Papal mediation after Argentina had rejected the arbitral award on the issue. The two states' agreement of 29 November 1984 (entering into force on 6 May 1985) complements the Beagle Channel accord by taking its terminal point as the starting point for a 260 n mile-long maritime boundary. The boundary is defined by six turning and terminal points which serve to project the maritime extension of certain islands which were awarded to Chile under the Beagle Channel award in such a way as to avoid a pronounced cut-off of Argentine rights in the South Atlantic Ocean. The line is an all-purpose line dividing the sea, the sea floor and the subsoil of the sea.

A maritime boundary between Chile and Peru was determined to be a line of parallel latitude from the terminus of the land boundary extending for 200 n miles through the tripartite Santiago Declaration issued by Chile, Peru and Ecuador in 1952. Article 3(f) of the declaration notes that:

⁹⁶ The former extent of the territorial sea and the contiguous zone is insufficient to permit the conservation development and use of resources, to which the coastal countries are entitled.⁹⁹

92 STATE BY STATE SURVEY

Article 3(ii) further provides that:

“The governments of Chile, Ecuador and Peru therefore claim as a principle of their international maritime policy that each of them possesses sole sovereignty and jurisdiction over the area of sea adjacent to the coast of its own country and extending not less than 200 nautical miles from the said coast.”⁹⁹

Furthermore, Article 3(IV) defines the limit of this zone as follows:

“The Zone of 200 nautical miles shall extend in every direction from any island or group of islands forming part of the territory of a declarant country. The maritime zone of an island or group of islands belonging to one declarant country and situated less than 200 n miles from the general maritime zone of another declarant country shall be bounded by the parallel of latitude drawn from the point at which the land frontier between the two countries reaches the sea.”⁹⁹

This delimitation is highly favourable to Chile and consequently unfavourable to Peru in comparison to an equidistance line between the two states' coasts. There have been some indications that Peru may seek to renegotiate the alignment of this boundary.

Undefined boundaries and known disputes

On 9 November 1940, Chile, after a long history of exchanges with Argentina, declared the limits of its Antarctic territory. A claim was made to all lands, islets, reefs and rocks and pack ice within the meridians 90° and 53° west. Chile interprets its claim to part of Antarctica as an integral part of its territory. The Chilean claim between 20° and 90° west overlaps with similar claims on the part of Argentina and the UK. As Antarctica is governed by the Antarctic Treaty System (ATS) which, in effect, froze national sovereignty claims south of 60°, it is, in any case, doubtful whether an EEZ can be established south of this meridian.

Chile also has a long-standing dispute with Bolivia which lost its only access to the Pacific Ocean in the War of the Pacific of 1879. Bolivia has subsequently sought to regain some maritime rights but with

limited prospects of success. Relations between the two states were strained in 1996 and there was some indication that the Chilean Foreign Ministry was considering the granting of a 10 km strip of land to Bolivia to connect it to Chilean Pacific ports.

Other relevant features

Chile's 1986 Law provides in relation to its EEZ that:

“In that zone, the state shall have sovereign rights for the purposes of exploring, exploiting conserving and managing the natural resources whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed, and of the seabed and its subsoil and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone.

Moreover, the state shall have all other jurisdiction and rights provided for in international law with regard to the exclusive economic zone and continental shelf.

Furthermore, marine hunting and fishing shall be governed by the provisions of this code and, in the first instance, by the special legislation in effect for the purpose.”⁹⁹

In 1994, Chile issued a statement that reiterated its comments that it made in 1982 when the convention was adopted:

“In particular it wishes to refer to the conventions pivotal legal concept, that of the 200 mile exclusive economic zone to the elaboration of which Chile made an important contribution, having been the first to declare such a concept, 35 years ago in 1947, and having subsequently helped to define and earn it international acceptance. The exclusive economic zone has a *sui generis* legal character distinct from that of the territorial sea and the high seas. It is a zone under national jurisdiction, over which the coastal state exercises economic sovereignty and in which third states enjoy the freedom of navigation and overflight and the freedoms inherent in international communication.”⁹⁹

UPDATED

Annex 183

M. Rodríguez Cuadros, *La Soberanía Marítima del Perú – La Controversia entre el Perú y Chile*, 1st edn, 2010



LA SOBERANÍA MARÍTIMA DEL PERÚ

LA CONTROVERSIA ENTRE EL PERÚ Y CHILE

MANUEL RODRÍGUEZ CUADROS

LA CONTROVERSIA ENTRE EL PERÚ Y CHILE

cumple el objetivo expreso de evitar incidentes con ‘gentes de mar con escasos conocimientos de náutica’, no resulta adecuado para satisfacer las exigencias de la seguridad ni para la mejor atención de la administración de los recursos marinos, con el agravante de que una interpretación extensiva, podría generar una notoria situación inequitativa y de riesgo, en desmedro de los legítimos intereses del Perú, que aparecerían gravemente lesionados”.

La definición de nuevos espacios marítimos, como consecuencia de la aprobación de la Convención sobre el Derecho del Mar, que contó con el voto del Perú y de Chile, la incorporación de sus principios a la legislación interna de los países, agregaba un nivel de urgencia, pues ambos Estados deberán definir las características de su mar territorial, de la zona contigua y de la zona económica exclusiva, así como de la plataforma continental, o sea el suelo y el subsuelo del mar, también hasta las 200 millas, incluyendo la referencia a la delimitación de dichos espacios en la vecindad internacional.

La misión Bákula no tuvo continuidad. Fue un hecho aislado. Más allá de la nota que la embajada peruana hizo llegar a la cancillería chilena adjuntando un memorándum que resumía lo señalado por el enviado especial, no se efectuó la indispensable acción oficial para plantear la necesidad formal de proceder a la delimitación marítima conforme al derecho internacional. No hubo, después de esa visita, ninguna iniciativa de política exterior en ese sentido.

Sin embargo, la misión Bákula si bien es cierto que no produjo consultas formales sobre el tema de la delimitación, sí planteó el tema a la cancillería chilena como una reflexión que invitaba a pensar sobre el significado y las consecuencias de los nuevos espacios marítimos establecidos por la Convención del Mar de 1982, así como sobre la conveniencia que el Perú y Chile procediesen a delimitar sus respectivas zonas marítimas.

[...]

The Bákula mission did not have continuity. It was an isolated event. Beyond the note the Peruvian embassy sent to the Chilean Ministry of Foreign Affairs attaching a memorandum summarizing the remarks of the special envoy, official action, which is indispensable to set out the formal necessity to proceed to the maritime delimitation in accordance with international law, was not taken. After that visit, there was no foreign policy initiative to that effect.

[...]

Annex 184

H. A. Smith, *The Law and Custom of the Sea*, 2nd edn, 1950

THE
LAW AND CUSTOM
OF THE SEA

BY
H. A. SMITH, D.C.L. (OXON)
*Professor Emeritus of International Law in the
University of London*

SECOND EDITION

*Published under the auspices of
THE LONDON INSTITUTE OF WORLD AFFAIRS*

NEW YORK
FREDERICK A. PRAEGER INC.
1950

DIVISIONS OF THE SEA

9

seaward side of the base line, and the outer edge will be determined by their circumferences.

If the method of a 'common tangent' is used, the outer line of territorial waters will be a second straight line drawn parallel to the first at a distance of three miles.

The second method makes it possible for a ship to enter territorial waters at a point which may be about three and a quarter miles distant from the nearest land and thus gives a very slight advantage to the shore state. But this is a trifle, and reasons of practical convenience obviously call for the common tangent method of measurement. This gives the mariner a straight line between two visible points instead of a complicated double curve, so that simple bearings will enable even a fisherman to see whether he is or is not within the territorial belt. For the mathematically minded the rule may be formulated as follows:

Where a circle with a radius of three nautical miles, drawn from any point on the territory, intersects another similar circle drawn from another point on the same⁶ territory, the base line of territorial waters is a straight line joining the two points which are the centres of the circles, and the outer limit of territorial waters is the common tangent of their circumferences on the seaward side. The sketch on p. 11 of an imaginary coastline illustrates the practical application of the rule.

From this it follows that all waters within the base line are internal waters, irrespective of their extent, provided that they are entirely enclosed by the territory of the same state. Of this the 'Inland Sea' of Japan is a good example. In large enclosed areas of water, such as the Baltic and the Black Sea, where the shore is divided between two or more independent states, the ordinary rule of the open sea is applied. In practice the Sea of Marmora, although entirely surrounded by Turkish territory, seems to be treated, in so far as it is outside the three mile limit, as part of the high seas, but this must be regarded as an exceptional case depending upon the series of treaties which create

⁶ In all cases where the coastline is intersected by a land frontier the two states concerned must settle between themselves the line which the frontier is to take when it is prolonged into the water. This principle also applies to large areas of internal waters, such as the Great Lakes of North America.

international rights of passage through the Bosphorus and the Dardanelles.

Subject to what will be said later, the double-radius rule makes it unnecessary to attempt the difficult, perhaps impossible, task of defining the word 'bay'. It applies equally to all land-locked waters, even if they are accessible through two or more entrances. Of such the Solent is an important example. In this case the geographer might prefer to restrict the use of the word 'bay' to Southampton Water, but the double-radius rule draws the base line at the two entrances of the Solent, with the result that the whole area within these lines becomes part of the internal waters of Great Britain and subject to the full rights of national sovereignty. In the common case of funnel-shaped bays, such as the Bristol Channel, it will be clear that the base line will be drawn at the first point where the two shores are not more than six miles apart.⁷

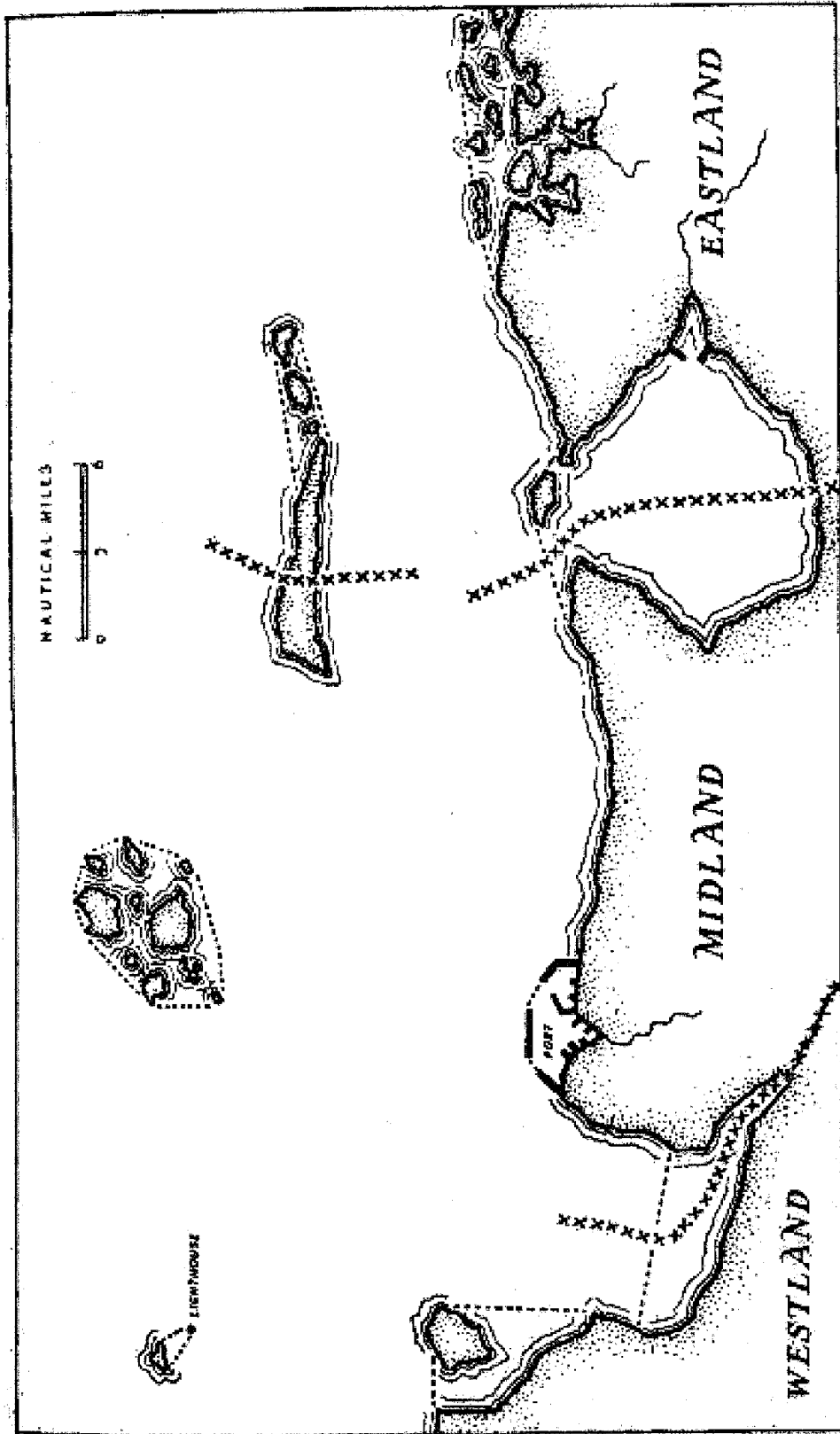
For the same reason the rule makes it unnecessary to devise any special rules relating to islands or groups of islands, a subject upon which much labour has been vainly spent. If an island, such as the Isle of Wight, is within six miles of the mainland, it is clear that the base line of territorial waters runs round the island, and an area of internal waters is therefore enclosed. If the island is more than six miles from the nearest point of the mainland, then there must be an open channel of high sea between the two. The same solution applies to archipelagos. If a group of islands, such as the Scillies, can be completely enclosed within a polygon of straight lines, none of them more than six miles between two points of land, then the whole area enclosed within these lines consists of internal waters, and the territorial belt is formed by the three miles immediately outside the polygon and parallel to its sides.

Questions have sometimes been raised about such points as lighthouses, uninhabited rocks, sandbanks, etc. In so far as British courts are concerned, the question was really settled by a prize decision of Lord Stowell in 1805,⁸ when he held that a mud flat near the mouth of the Mississippi carried with it its own belt of territorial waters, and this point of view has subsequently

⁷ Upon the question of the Bristol Channel see below, p. 13.

⁸ *The Anna*, 5 C.Rob. 373, 1 E.P.C. 490.

DIVISIONS OF THE SEA



Note. The dotted lines, none of which are more than six miles long, mark the base line of territorial waters. Where no dotted lines are shown, the base line is that of low water mark along the shore. The outer limit of territorial waters is parallel to the base line at a distance of three miles. The crossed lines mark the international frontiers as fixed by agreement. They are prolonged to the outer limit of territorial waters.

Annex 185

M. Vegas, “El Mar Peruano: Un Ambiente Natural - La Conservación y Utilización de sus Recursos”, in E. Ferrero Costa (ed.), *El Perú, El Medio Ambiente y El Desarrollo*, 1992, p. 151

CENTRO PERUANO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
(CEPEI)

COMISION NACIONAL PREPARATORIA
DE LA CNUMAD 92

**EL PERU, EL MEDIO AMBIENTE
Y EL DESARROLLO**



CEPEI

EDITOR

Eduardo Ferrero Costa
LIMA - PERU

**EL MAR PERUANO: UN AMBIENTE
NATURAL - LA CONSERVACION
Y UTILIZACION DE SUS RECURSOS**

*Manuel Vegas Vélez **

El mar, en el Perú y en otros países del mundo, ha sido considerado como un lugar donde se puede arrojar toda clase de desperdicios, porque es un cuerpo de agua muy grande y que, se supone, puede reciclar todos esos productos. Haciendo referencia igualmente a su tamaño, otras personas piensan que se debe sacar de él la pesca posible, ya que sería infinita la cantidad de recursos pesqueros allí existentes.

Mi principal objetivo es convencer al lector que el mar es un ambiente natural, como lo son también el bosque o la pradera, o el desierto. Es decir, que hay factores meteorológicos, físicos y químicos, como en todo ambiente natural, que permiten el establecimiento de un sistema ecológico en él. Para que este ecosistema sea **sustentable**, para que pueda producir permanentemente recursos para el hombre y, a la vez, mantener en forma equilibrada las poblaciones y la cadena biológica correspondiente, debemos utilizarlo en forma racional y respetando las leyes que la ecología ha descubierto para estos casos.

1. EL SISTEMA DE CORRIENTES

Utilicemos el Mar Peruano como ejemplo para explicar la existencia de esas condiciones naturales. Los factores meteorológicos

* Coordinador del Comité Asesor de Asuntos del Mar de Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Asesor en Ecología Marina de la Sociedad Pachamama.

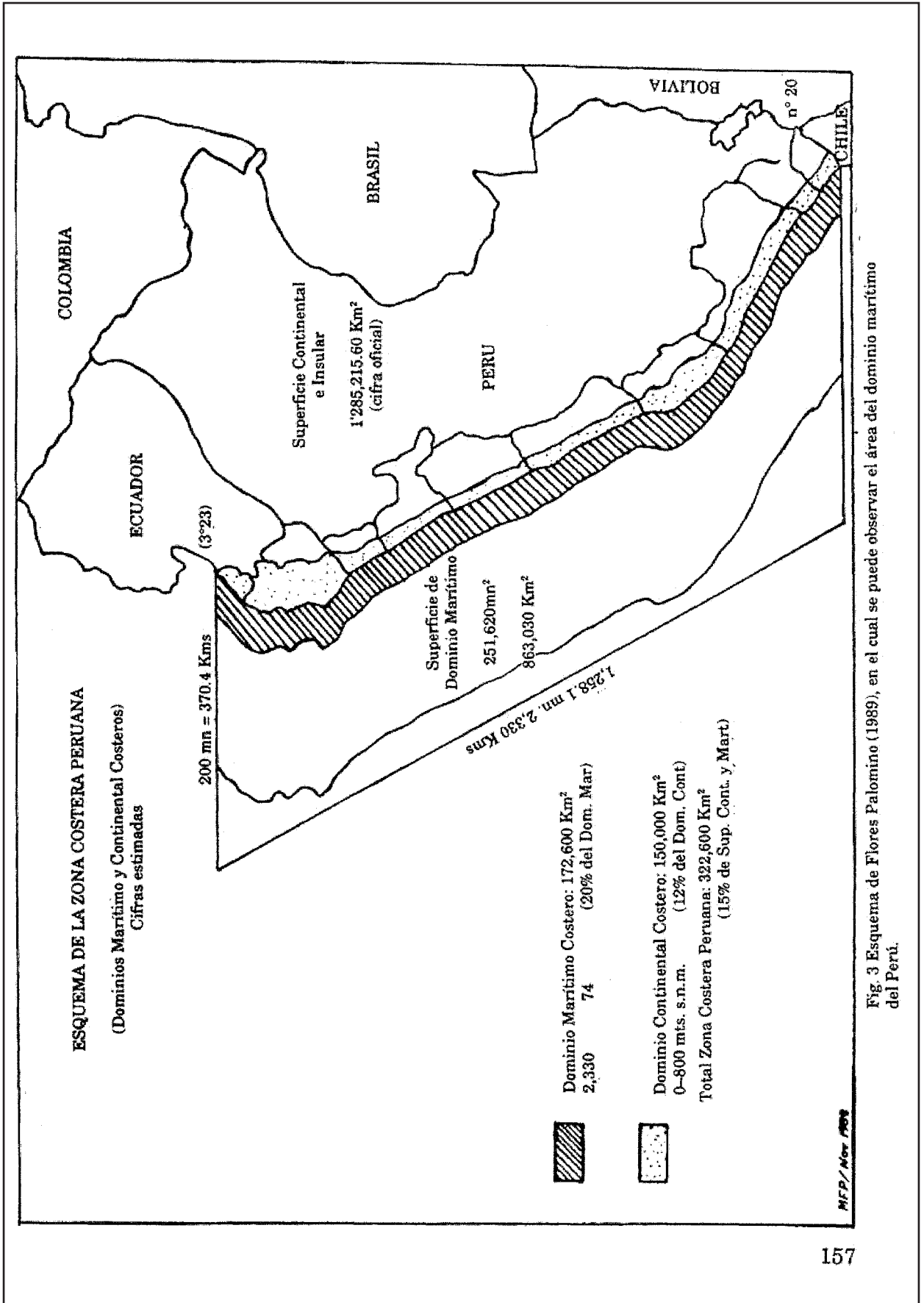


Fig. 3 Esquema de Flores Palomino (1989), en el cual se puede observar el área del dominio marítimo del Perú.

Annex 186

A. Wagner de Reyna, *Los Límites del Perú*, 1961

ALBERTO WAGNER DE REYNA
DIRECTOR DE FRONTERAS Y ESTUDIOS GEOGRAFICOS DEL MINISTERIO
DE RELACIONES EXTERIORES



LOS LIMITES DEL PERU

PRESENTACION DE
LUIS ALVARADO G.
MINISTRO DE
RELACIONES EXTERIORES
DEL PERU

L I M A 1 9 6 1
e d i t o r i a l u n i v e r s i t a r i a

LOS LIMITES DEL PERU ACTUAL

La importancia del suelo patrio. - Rasgos principales de los límites con el Ecuador, Colombia, el Brasil, Bolivia y Chile. - Los tratados internacionales y su perfeccionamiento. - Fijación de las fronteras en el terreno. - La importancia de la Amazonía. - El mar peruano. - El espacio aéreo.

LA IMPORTANCIA DEL SUELO PATRIO

La Patria es la tierra de nuestros padres; es también la de nuestros hijos. Sobre esa tierra ha crecido una historia, intransferible, a la que hemos de ser fieles. Por ello se nos presenta la Patria como una misión y una tarea, una gran tarea en común. La Patria es nuestra tierra. Nuestra tierra —como dice Emilio Romero— palabra dulce y llena de consuelo.

De esto tratamos aquí, de cómo nuestra tierra, nuestro suelo patrio, se consolidó y conformó como heredad nuestra.

El suelo patrio sintetiza dos elementos heterogéneos, la geografía y la historia, la naturaleza y el hombre, lo dado por Dios y lo que nosotros hemos hecho con su don. Es confín y magnitud y posibilidad económica, pero también las hazañas de nuestros antepasados, el destino de la comunidad. Como dijo Barrès, la Patria es la tierra y los muertos. Los muertos que fueron vida y que la sacrificaron en su defensa o que emplearon sus fuerzas para engrandecerla.

Pasado y porvenir están vinculados al suelo. No implica ello cerrar las ventanas del espíritu y de la actividad al mundo, sino afirmar el punto de partida y apoyo para cumplir mejor la faena que cada pueblo ha de realizar, dentro de los grandes marcos continentales y universales.

El suelo —paisaje, determinante de aspectos étnicos, clima, factor psicológico— es la base de nuestro sustento y de nuestra hermandad nacional. A él vuela la nostalgia del que partió a otras regiones, él es término de referencia de la nacionalidad del perua-

el límite internacional sigue por el curso del Yavarí hasta su nacimiento. Desde allí por el divisor de las aguas o *divortium aquarum* Ucayali-Yuruá hasta el paralelo de la boca del Breu en el Yuruá ($9^{\circ}24'36''S.$); por este paralelo hasta la boca del Breu que remonta hasta su nacimiento, y después por el divisor de las aguas entre el Embira y el Purús (por el Curanjá) y por este mismo divisor hasta la nacimiento del Santa Rosa; sigue por el lecho de este río hasta su confluencia con el Purús. Sube después por el Purús hasta su confluencia con el Chambuyaco y por el Chambuyaco hasta su nacimiento; de allí toma el meridiano de la nacimiento del Chambuyaco ($70^{\circ}37'15''18 O.$) hasta que esta línea se corta con el paralelo $11^{\circ}S.$ y de este punto por una recta a la nacimiento del río Acre; y por fin por el Acre hasta su confluencia con el Yaverija.

Límites con Bolivia. Han sido estos fijados por el Tratado Polo-Sánchez Bustamante de 1909, el Tratado Osmía-Villazón de 1902 y el Protocolo Concha-Gutiérrez de 1932. Desde la confluencia del Yaverija con el Acre, la frontera se dirige siguiendo una línea geodésica, al punto de intersección del meridiano $68^{\circ}58'26''$ con el río Manuripe, y de allí por otra línea geodésica hasta la boca del río Heath en el Madre de Dios, que es el punto más oriental del Perú (Long. $68^{\circ}39'27''O.$). De allí por el Heath hasta su nacimiento, para seguir por la divisoria entre el Madidi y el Tambopata, por el río Colorado hasta su desembocadura en el Tambopata, y por este río hasta su confluencia con el Lanza. Sigue después el curso de este hasta encontrar el Paralelo $14^{\circ}12'$ de latitud Sur y por esta línea, hasta la divisoria de los ríos Lanza y Tambopata, para continuar por las altas cumbres, por el Yagua-Yagua hasta los nevados de Palomaní, el centro del lago Suches, y de allí por el río Colorado y después el Suches hasta su confluencia con el Pachasili. La frontera sigue al Sur por una línea adoptada según los linderos de las comunidades y pueblos, atraviesa el Lago Titicaca hasta la península de Copacabana, que divide en dos partes desiguales, hasta la confluencia del Ancomarca con el Maure. Por fin el límite de la provincia de Tarata con Bolivia se basa en posesión inmemorial y efectiva.

Límites con Chile. La frontera peruano-chilena está establecida

por el Tratado de 1929; ella corre paralelamente al ferrocarril de Arica a La Paz, y a diez kilómetros al Norte de él, pero haciendo las inflexiones necesarias para dejar del lado chileno las azufreras del Tacora y pasar por el centro de la Laguna Blanca, muy cercana a los rieles. La línea termina en la orilla del Océano Pacífico en un hito (Concordia) que se halla a 18°21'03"S., que es el punto más meridional del Perú.

LOS TRATADOS INTERNACIONALES Y SU PERFECCIONAMIENTO

Tratado internacional, como término genérico (que incluye convenciones, pactos, protocolos) es un acuerdo entre dos o más Estados, por el cual se crea, modifica o suprime una relación jurídica. Algunos de ellos se ajustan con la intención de que duren por un tiempo limitado (v.g. los tratados de comercio) y en su propio texto se suele indicar los plazos y formas de su denuncia. Otros, en cambio, son para siempre. Entre ellos se encuentran los tratados de límites, que necesariamente son a perpetuidad.

Un tratado, para que sea válido, requiere que hayan concurrido libremente en él las voluntades de las Partes y que sus firmantes sean legítimos personeros del país que representan.

Los tratados comienzan usualmente por las negociaciones, es decir, un cambio de ideas, argumentos y proyectos de los plenipotenciarios. Cuando éstos han llegado a un acuerdo, es puesto por escrito en un documento solemne, que se firma y sella por ellos, después de haberse mostrado mutuamente sus Plenos Poderes, circunstancia que se hace constar en el tratado, así como también que fueron hallados "en buena y debida forma".

El Parlamento o Congreso lo estudia y puede tomar tres caminos: o lo aprueba, o se abstiene de aprobarlo, o lo modifica para que se abran negociaciones sobre nuevas bases. El tratado que no es aprobado por el Congreso no se perfecciona, es un documento que no obliga al país que lo ha firmado.

Si el Congreso aprueba el tratado, el Jefe del Estado lo ratifica —lo promulga como Ley— y hace extender un documento, que firma con su Ministro de Relaciones Exteriores, llamado *Ins-*

[...]

Boundaries with Chile. The Peru-Chile frontier was established by the 1929 Treaty; it runs parallel to the railway from Arica to La Paz, and [at a distance of] ten kilometres from it, but turning as appropriate so that the sulphur mine of Tacora is left on the Chilean side and [in order] to cross the centre of Laguna Blanca, very close to the railway. The line ends on the seashore of the Pacific Ocean at a boundary marker (Concordia) which is located at 18°21'03"S., which is the southernmost point of Peru.

[...]

Annex 187

C. H. M. Waldock, “The Anglo-Norwegian Fisheries Case”,
British Yearbook of International Law, Vol. 28, 1951, p. 133

THE
BRITISH YEAR BOOK OF
INTERNATIONAL LAW
1951

TWENTY-EIGHTH YEAR OF ISSUE

*Issued under the auspices of the
Royal Institute of International Affairs*
GEOFFREY CUMBERLEGE
OXFORD UNIVERSITY PRESS
LONDON NEW YORK TORONTO
1951

132 THE ANGLO-NORWEGIAN FISHERIES CASE

for the main Committee. The report of this Sub-committee, consisting of thirteen states, had thus a particular importance for the present case. The base-line rule was framed as follows:¹

Base-line

'Subject to the provisions regarding bays and islands, the breadth of the territorial sea is measured from the line of low-water mark *along the entire coast*.

'*Observations.* The line of low-water mark following all the sinuosities of the coast is taken as the basis for calculating the breadth of the territorial sea, excluding the special cases of (1) bays, (2) islands near the coast and (3) groups of islands, which will be dealt with later. *The article is only concerned with the general principle.*'

The Sub-committee thus unambiguously endorsed the coastline rule, i.e. the tide-mark with exceptions in the cases of bays and islands. With all this weight of consistent authority behind the coastline rule it is scarcely surprising that Judge Read² had 'no doubt that the coastline rule is an established rule of international law', that Judge McNair³ considered it to be supported by 'an overwhelming consensus of opinion amongst maritime States', or that Judge Hsu Mo⁴ believed it 'to be a general principle'. The radical nature of the Court's decision repudiating the coastline rule is apparent.

The Court's rejection of the coastline rule

The coastline rule, as formulated by Sub-committee No. II, has a general principle (the tide-mark along the shore) and two special rules (bays and islands). The general principle is that, the maritime belt being appurtenant to the land, it normally must extend from the actual line of the land, which is defined for legal purposes by the tide-mark along the coast. The exceptions come into play whenever sea areas are so far enclosed by the land that they are properly to be considered as within the true line of the land. The exceptions are important and the uncertainty as to their precise scope has in the past caused some difficulty. But the uncertainty in regard to the exceptions has never been considered to throw doubt on the main principle. The Court did not refer to the large body of authority which supports the coastline rule and dealt with the rule very summarily in the following passage (p. 129):

'It is true that the experts of the Second Sub-Committee of the Second Committee of the 1930 Conference for the Codification of International Law formulated the low-water mark rule somewhat strictly ("following all the sinuosities of the coast"). But they

¹ Plenary Meetings, p. 131. Sub-committee No. II consisted of delegates of thirteen states: Chile, France, Germany, Great Britain, Greece, Italy, Japan, Norway, Poland, Portugal, Sweden, the United States of America, and Holland. The Sub-committee was, in fact, thoroughly representative of all points of view.

² At p. 187.

³ At p. 161.

⁴ At p. 154. Judge Hackworth upheld the Norwegian 1935 line on historical grounds only and therefore, by implication, he also was not with the majority in rejecting the tide-mark rule.

THE ANGLO-NORWEGIAN FISHERIES CASE 133

were at the same time obliged to admit many exceptions relating to bays, islands near the coast, groups of islands. In the present case this method of the *tracé parallèle* which was invoked against Norway in the Memorial, was abandoned in the written Reply, and later in the oral argument of the United Kingdom Government. Consequently, it is no longer relevant to the case. "On the other hand," it is said in the Reply, "the *Courbe tangente*—or, in English, envelopes of arcs of circles—method is the method which the United Kingdom considers to be the correct one."

'The arcs of circles method, which is constantly used for determining the position of a point or object at sea, is a new technique in so far as it is a method for delimiting the territorial sea. This technique was proposed by the United States delegation at the 1930 Conference for the Codification of International Law. Its purpose is to secure the application of the principle that the belt of territorial waters must follow the line of the coast. It is not obligatory by law, as was admitted by Counsel for the United Kingdom Government in his oral reply. In these circumstances, and although certain of the Conclusions of the United Kingdom are founded on the application of the arcs of circles method, the Court considers that it need not deal with these Conclusions in so far as they are based on this method.'

This passage, which, on general international law, is the most crucial passage in the judgment, is open to the following criticisms:

1. The rule of the tide-mark following the sinuosities of the coast has always been recognized in state practice *accompanied by its exceptions*. That Sub-committee No. II admitted exceptions was only to be expected and does not detract from its emphatic endorsement of the coastline as the primary principle. In short, this is a totally inadequate ground for repudiating the rule.

2. The Court refers to 'this method of the *tracé parallèle*' as if it was the same thing as a base-line following the tide-mark along the sinuosities of the coast, whereas *tracé parallèle* concerns *the outer limit of territorial waters*. This is a fundamental confusion and, in any event, the so-called 'method of *tracé parallèle*' is not really a method of delimiting even the outer limit of territorial waters. *Tracé parallèle* was an expression coined by Gidel¹ to describe a *misconception* which he believed some writers to have in regard to the outer rim of territorial waters. The misconception is that the outer rim is a line drawn parallel to the shore-line and *exactly reflecting each and every sinuosity of the shore* (see Fig. 1 of the illustration on p. 134). This so-called method is wholly impractical and, as far as is known, has never occurred in state practice. It is impractical because, under *tracé parallèle*, it is not possible to ascertain whether a given position at sea is within territorial waters simply by measuring three miles (assuming a three-mile limit) from the nearest point of land.² It is necessary first to

¹ Gidel, vol. iii, p. 594; and see the illustrations inserted at the end of that volume. See also Boggs in *A.J.I.L.* 24 (1930), p. 546.

² Under *tracé parallèle* a point on the outer limit may, in the case of sinuosities, be three miles from its reciprocal point on shore and yet be less than three miles from some other point on the shore; see the illustration of *tracé parallèle* in Fig. 1 on p. 134.

carry out the tricky task of tracing on the chart a faithful replica of the sinuosity of the shore-line at three miles' distance from the shore. The method of drawing the outer limit of territorial waters was never really discussed before 1930. This does not mean that there was no rule. On the contrary, the rule was simply that a state is entitled to treat every position at sea within three miles of any point of its land as within its territorial waters. To apply the rule you take a pair of dividers (compasses) opened to give a three-mile measurement and then draw a three-mile arc either from the

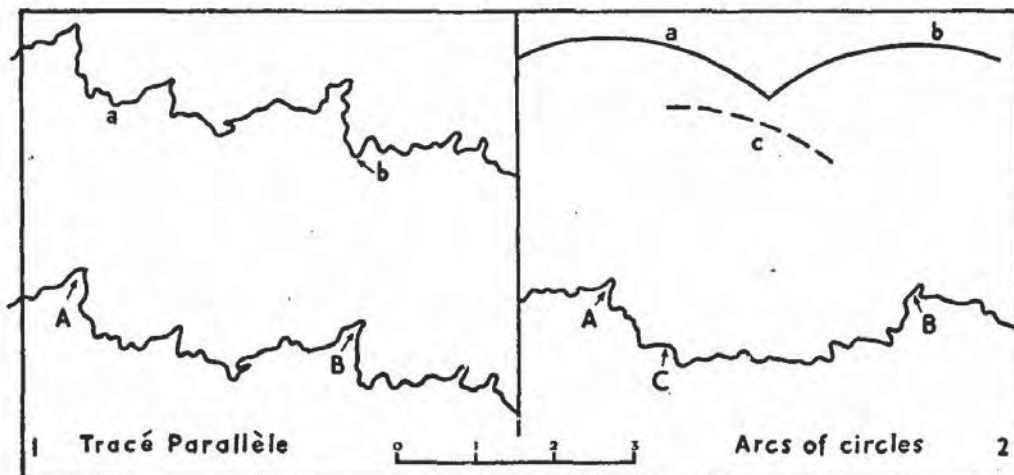


FIGURE 1 illustrates *tracé parallèle*. Points *a* and *b* on the outer limit are only about two miles from their nearest points of land, *A* and *B*, although the outer limit is drawn parallel to the coast at three miles' distance.

FIGURE 2 illustrates arcs of circles and shows the smooth curve of the outer limit as compared with the coastline. Arcs *a* and *b*, taken from the prominent points *A* and *B* on the land, determine the outer limit. Arc *c* taken from point *C* within the curve of the coast is irrelevant because it is overreached by arcs *a* and *b*.

land towards the given position at sea or from the position at sea towards the nearest points of land. If the arcs fall short, the position at sea is not within territorial waters. The beauty of the procedure is that it is unnecessary to draw the outer limit of territorial waters at all and the base-line is simply the shore or the closing line of inland waters.¹ That this was the procedure found in state practice is demonstrated by the fact that very few states indeed ever drew either the outer limit of their territorial waters or their base-line. Without a precise delimitation of territorial waters, the only possible course is to determine the outer limit by taking three-mile arcs from the land. Technicians call this procedure drawing 'arcs of circles',² but

¹ Under the ten-mile rule for bays, it is only necessary to specify the closing line if there is doubt about its precise position.

² Technicians describe the outer limit of territorial waters when drawn all along the coast by arcs of circles as the 'envelope' of all the arcs of circles taken from the coast. 'Envelope' is a geometrical term denoting a curve forming a common tangent to a number of other curves arranged on a fixed principle. See the illustrations at the end of Gidel, vol. iii, and Boggs, loc. cit., p. 546.

THE ANGLO-NORWEGIAN FISHERIES CASE 135

there is no mystery about the procedure. It is nothing but the application to territorial waters of the method used by seamen the world over for measuring distances at sea (see Fig. 2 of the illustration opposite).

3. The Court states that the *tracé parallèle* method was invoked by the United Kingdom in the Memorial but abandoned in the written Reply. This statement is incorrect. The United Kingdom, having accepted Norway's four-mile limit, addressed its whole argument in the Memorial to the base-line. It did not deal either with *tracé parallèle* or with 'arcs of circles' which concern the outer limit. *Tracé parallèle* was introduced by Norway in the Counter-Memorial in an oblique attempt to undermine the authority of the tide-mark rule for the base-line by suggesting divergencies—which have not in fact existed—in the delimitation of the *outer rim* of territorial waters.¹ Norway did not refer to state practice, in which there is no evidence of any difficulty, but cited passages from Gidel² and from the American geographer Boggs³ condemning the *tracé parallèle* 'method' and approving 'arcs of circles'. The United Kingdom at once said that no such 'method' as *tracé parallèle* exists in state practice and that Gidel and Boggs were obviously right in approving 'arcs of circles'. At the same time, it emphasized the irrelevance of the method of delimiting the *outer rim* in a case dealing only with *base-lines*.⁴ In this state of the pleadings, the Court's assertion that the United Kingdom invoked *tracé parallèle* seems to confirm that it confused *tracé parallèle* of the *outer limit* with a *base-line following the tide-mark along the shore*.

4. The Court states that the 'arcs of circles' method is a *new technique* for delimiting the territorial sea and implies that it was first introduced by the United States delegation at the 1930 Conference. There was, however, evidence before the Court that the arcs of circles procedure was well known long before 1930 as a technique for delimiting territorial waters. First, the chart used in 1927 by the Norwegian courts in the case of *The Deutschland*⁵ shows the defendant's version of Norway's outer limit drawn along the coast by arcs of circles. Then, Norway's own 1912 *Report* referred to the arcs of circles procedure as the alternative procedure if the Norwegian system of straight lines was not employed.⁶ Again Fulton's book,⁷ published in 1911, contains charts, including a chart of the Norwegian coast, showing the outer limit drawn by arcs of circles and, as Judge McNair pointed out

¹ Counter-Memorial, paras. 289-95.

² Gidel, vol. iii, pp. 504-5.

³ *A.J.I.L.* 24 (1930), p. 542.

⁴ Written Reply, paras. 183-7.

⁵ The chart was exhibited in the United Kingdom's Memorial Annex 8. It was also referred to by Judge Berg in the Supreme Court.

⁶ See pp. 48-49.

⁷ Fulton, *op. cit.*, p. 670: see also pp. 654 and 719 where, however, the scale is too small for the arcs to be distinct all along the coast.

(p. 161), the procedure is implicit in numerous prize cases going back to Lord Stowell. Indeed it is implicit in all measurements of the territorial sea back to the seventeenth century. Whether the measure be range of vision, cannon shot, or a numerical limit, the inevitable procedure is to take points on the shore and swing the arcs of vision, cannon fire, or fixed distance out to seaward. The American proposal in 1930 was not even the first technical formulation of the procedure.¹ The Court had before it the records of the 1925 Anglo-Norwegian Conference which include a memorandum setting out the British understanding of the principles for delimiting Norway's territorial waters and the 'arcs of circles' procedure is there fully described.²

5. The Court states that the purpose of the 'arcs of circles' procedure is to 'secure the application of the principle that the belt of territorial waters must follow the line of the coast'. This statement again seems to show some misunderstanding of technical matters. The procedure assumes that the *base-line* follows the line of the coast and gives the coastal state *all waters which lie within three miles of that base-line*. Any point at sea covered by a three-mile arc from any point on the coast belongs to the coastal state. Thus, the purpose of the 'arcs of circles' procedure is to ensure that the coastal state obtains the maximum waters which can be covered by its three-mile limit. *Where there are sinuosities, it does not secure that the outer limit continuously follows the line of the coast. Under 'arcs of circles' procedure the outer limit does not reproduce the sinuosity of the base-line.* The reason is that in minor sinuosities three-mile arcs taken from the promontories intersect and render irrelevant any arcs drawn from points on the shore within the fold of the sinuosity, as can be seen from Fig. 2 on p. 134 above. The outer limit takes the form of broad curves which smooth out the minor sinuosities found in the base-line.³

6. The Court states that the 'arcs of circles' procedure was admitted by the United Kingdom not to be 'obligatory by law'. It might have added that the United Kingdom said in the very next sentence that the procedure is one which states 'naturally adopt'.⁴ Counsel, indeed, said *that there is no other procedure for a state to adopt if it wishes, as it always does, to make the most of its right to three miles of water out to sea from the land.*

¹ The United States delegation did introduce a proposal for the general elimination of small pockets of open sea left after drawing arcs of circles. This proposal really was a 'new procedure', and it was not accepted. See Gidel, vol. iii, pp. 510-11, and Boggs in *A.J.I.L.* 24 (1930), pp. 548 ff.

² Annex 7 of the Memorial (Annex 10 of the 1925 records).

³ See, for further example, the illustrations at the end of vol. iii of Gidel, and Boggs, loc. cit., p. 546.

⁴ Oral Reply, 18 October. Even Norway, when she put the 1935 line on the charts standing before the Court, used arcs of circles to draw the outer limit at the angles of the base-line, for the simple reason that no one ever thinks of doing anything else where the base-line is not a straight line.

THE ANGLO-NORWEGIAN FISHERIES CASE 137

7. The Court states that certain of the United Kingdom's 'Conclusions' submitted at the hearing were founded on the 'arcs of circles' method. But none of the United Kingdom's 'Conclusions' *relating to the base-line, which was the only issue litigated in the case*, was founded on the arcs of circles method of drawing the outer limits.

Thus perished the rule of *the low-water mark along the coast* which, it is no exaggeration to say, had behind it as much authority in state practice and in juristic opinion as any customary rule that has ever been canvassed before an international tribunal. It was buried under misunderstandings concerning the procedure for drawing the outer limit, which was not in issue in the case. The low-water mark continues only as the legal criterion for determining the outermost point of the land *where this may be relevant*. 'This criterion', said the Court,¹ 'is the most favourable to the coastal State and clearly shows the character of territorial waters as appurtenant to the land territory.' But, if appurtenance to the land be the basic principle, it may legitimately be asked whether that principle finds truer expression in a system of straight lines which occasionally touch extreme pin-points of land or in a line which in general follows the tide-mark along the land.

The disappearance of the fundamental principle of the coastline rule necessarily deprives the former law relating to the exceptions of much of its significance. We shall not, however, appreciate the Court's own formulation of the law of base-lines unless we first see how it dealt with the arguments of the Parties concerning bays and coastal islands.

Bays

The rule for bays was formulated in Sub-committee No. II's report as follows:²

'The belt of territorial waters shall be measured from a straight line drawn across the opening of the bay. If the opening of the bay is more than 10 miles wide, the line shall be drawn at the nearest point to the entrance at which the opening does not exceed 10 miles.'

Observations. . . . 'In the case of an indentation which is not very broad at its opening, such a bay should be regarded as forming part of the inland waters. Opinions were divided as to the breadth at which this opening should be fixed. Several delegations were of opinion that bays, the opening of which did not exceed 10 miles should be regarded as inland waters. . . . Other delegations were only prepared to regard the waters of a bay as inland waters . . . if the opening did not exceed twice the breadth of the territorial sea. . . . Those who supported this opinion were afraid that the adoption of a greater width for the imaginary lines traced across bays might undermine the principle enunciated in the preceding article, (i.e. the tide mark along the coast) so long as the conditions which an indentation has to fulfil in order to be regarded as a bay remain undefined. *Most delegations agreed to a width of 10 miles provided a*

¹ At p. 128.

² Plenary Meetings, p. 131.

Annex 188

S. Whittemore Boggs, “Delimitation of the Territorial Sea: The Method of Delimitation Proposed by the Delegation of the United States at the Hague Conference for the Codification of International Law”, *American Journal of International Law*, Vol. 24, 1930, p. 541

THE
AMERICAN JOURNAL
OF
INTERNATIONAL LAW



VOLUME 24

1930

PUBLISHED BY
THE AMERICAN SOCIETY OF INTERNATIONAL LAW

PUBLICATION OFFICE:
THE RUMFORD PRESS
CONCORD, N. H.

EDITORIAL AND EXECUTIVE OFFICE:
700 JACKSON PLACE
WASHINGTON, D. C.

Copyright, 1930, by the American Society of International Law

DELIMITATION OF THE TERRITORIAL SEA

THE METHOD OF DELIMITATION PROPOSED BY THE DELEGATION OF
THE UNITED STATES AT THE HAGUE CONFERENCE FOR
THE CODIFICATION OF INTERNATIONAL LAW

By S. WHITTEMORE BOGGS
Geographer, Department of State

Since the legal rights of the coastal state and of foreign states within the territorial sea¹ differ greatly from the rights of all states on the high sea, it should be made possible for a navigator, or a fisherman, or the coastal state, to determine with certainty whether or not a vessel is in territorial waters or on the high sea. It will be practically impossible to negotiate a general convention embodying fundamental international law relating to territorial waters until the geographical problem of delimiting the zone of territorial waters is solved. The complexity and importance of the geographical problem are evident in the fact that, of the 28 "bases of discussion" which were formulated by the preparatory committee, for the consideration of the Commission on Territorial Waters at the Conference for the Codification of International Law recently held at The Hague, one-half related to the delimitation of territorial waters, while the other half related to legal rights and obligations.

The proposal of the delegation of the United States of America which was submitted at the Conference at the session of March 27, 1930, represented an attempt to view all of the problems of delimitation as a whole, and to set forth a body of rules both simple in application and definite in result. This is believed to be the first attempt to draft a comprehensive and systematic body of rules for the purpose, and it was suggested that they be studied objectively, so far as practicable, on the charts and maps of the coasts in which the participating countries were especially interested.

The American proposal was based on the assumption that, since we cannot choose our coasts but must take them as we find them, so the limit of the territorial sea, once the breadth of the belt is agreed upon, must be a line which is derived directly from the coast-line, in an automatic manner except where allowance must be made for existing agreements and situations.

In order to delimit the territorial sea it is necessary to have agreement re-

¹ At the Conference for the Codification of International Law, which was held at The Hague, March 13-April 12, 1930, the Second Commission (that on Territorial Waters) chose the term "territorial sea" in preference to the more commonly used term "territorial waters."

garding the breadth of territorial waters, the landward base-line from which it is measured, and the method of drawing the seaward boundary line.

With reference to the question of the breadth of the territorial sea, and the base-line, the American position is that territorial waters extend to three marine or nautical miles² measured from low-water mark³ along the coast. Norway, Sweden, Finland, and Iceland claim four miles; several countries, principally in the Mediterranean, claim six miles. It was pointed out at the conference that four-fifths of the shipping of the world is conducted by nations which regard three nautical miles as the width of the territorial waters. In the interests of clarity and brevity the three-mile rule will be assumed.

The problems involved in the method of delimiting territorial waters are almost entirely independent of the breadth of territorial waters—whether three miles, four miles, six miles, or any other width. In front of straight and simple convex coast-lines there is general agreement as to the method of drawing the boundary line between the high sea and the territorial sea. Complications arise, however, when there are bays, islands, archipelagos, straits, and roadsteads to be taken into consideration. Difficulties increase when there are straits between islands, and islands within straits.

In the delimitation of territorial waters two groups of interests need to be taken into consideration: (1) navigation; and (2) fishing. The interests of navigation require a minimum of interference on the part of a coastal state, and the maximum of simplicity in the principles and rules for the delimitation of territorial waters. Interest in fishing rights is restricted to certain coasts and is of two sorts: (1) the interest of the coastal state in territorial waters as the zone in which its nationals have an exclusive right to fish; and (2) the interest of all countries whose fishermen visit the fishing banks to protect small fry and thus insure good fishing in the future.

Because it is an accepted rule of international law that only the nationals of the coastal state may fish in its territorial waters, there is a tendency, on the part of states whose coastal waters are good for fishing purposes, to delimit their own territorial waters in such a way as to acquire the largest possible area of territorial sea. In the present unsettled state of things a country sometimes attempts to apply the rules for delimiting territorial

² The nautical mile was defined by the Technical Subcommittee (appointed by the Commission on Territorial Waters) as the equivalent of one minute of latitude at the particular latitude concerned—varying about 19 meters between the equator and the poles. The American delegation recommended the adoption of 1852 meters as the invariable length of the nautical mile—the definition adopted by the International Hydrographic Conference at Monaco, in April, 1929, and already accepted by at least half a dozen countries.

³ The Technical Subcommittee of the Commission on Territorial Waters defined the base-line as follows:

Subject to the provisions regarding bays and islands, the breadth of the territorial sea is measured from the line of low-water mark along the entire coast.

For the purposes of this Convention, the line of low-water mark is that indicated on the charts officially used by the Coastal State, provided the latter line does not appreciably depart from the line of mean low-water spring tides.

waters on its own coasts in a manner which it finds objectionable when applied by another country for the purpose of excluding foreign fishermen.

Any general convention relating to the territorial sea will necessarily take into account existing treaty and other arrangements, and existing situations in "historic waters." These arrangements and situations are believed to affect only the landward base-line from which territorial waters are delimited. There appear to be no agreements or understandings which affect the manner or method of drawing the boundary line between the high sea and the territorial sea.

If the territorial sea is to be delimited in a manner to occasion the least possible interference with navigation, it will be necessary to *assume the viewpoint of one who is on the sea* and who wishes to know where territorial waters begin. The viewpoint of a man on land who wishes to know where territorial waters end is of no more than theoretical importance except as it may be said to coincide with the fishermen's interest in those limited areas in which fishing is profitable. The difficulties hitherto encountered in delimiting portions of the territorial sea have arisen, however, largely from the fact that the problem has generally been considered from the viewpoint of a man on the land rather than the viewpoint of the navigator. This is particularly true with reference to bays, the discussion of which will be found in a later section.

THE GENERAL RULE FOR DELIMITATION

The literature on territorial waters frequently states that the three-mile belt is to be measured "following the sinuosities of the coast." But it is not clear how the sinuosities of the coast are to be followed.

Three different methods of drawing the line of the exterior limit of territorial waters have at different times been proposed:

(1) A line parallel to the general trend of the coast, following the sinuosities thereof;

(2) A series of straight lines, parallel to straight lines drawn from point to point along the coast and from island to island; and

(3) A line all points of which are precisely three miles (or any other distance) from the nearest point on the coast.

The first method (see Fig. 1-a),⁴ that of a line following the sinuosities of the coast and drawn parallel to the general trend of the coast, is occasionally suggested in the literature. It is utterly impracticable, however, and was not proposed at the Hague Conference.

The second method is really a combination of two methods. The distinctive feature is that on concave coasts it follows a series of straight lines arbitrarily drawn. Several of the countries which signed the North Seas Fisheries Convention of 1882 interpret the ten-mile bay provision of that

⁴ These figures will be found on pages 546-547, *infra*.

convention as entitling them to draw lines up to ten nautical miles in length in almost any indentation of the coast, however shallow it may be and however much it may exceed ten miles in breadth between the headlands. Thus there may be a series of ten-mile lines within a single wide bay with smoothly curved shores, drawn between points arbitrarily chosen. But along convex coasts straight lines are impracticable and here the second method coincides with that which is next explained. (See Figure 1-b, which is an actual case, copied from an unpublished foreign chart.)

But it does not seem altogether reasonable to use one method where the land penetrates into the sea, and another method where the sea penetrates into the land. Practically it presents considerable difficulties, because convexities and concavities of the coast are of all degrees and sizes, and grade off insensibly into one another. Since the straight lines must be drawn arbitrarily, it imposes upon the coastal state the burden of deciding where they shall be drawn, and the navigator cannot know where territorial waters begin unless the coastal state publishes the lines on charts.

The third method (see Fig. 1-c) is intended to meet the actual requirements of the navigator. It is a line every point of which is precisely three nautical miles from the nearest point on the coast.

This general principle, in the language of the American amendment presented at the Hague Conference, reads as follows:

Except as otherwise provided in this Convention, the seaward limit of the territorial waters is the envelope of all arcs of circles having a radius of three nautical miles drawn from all points on the coast (at whatever line of sea level is adopted in the charts of the coastal State), or from the seaward limit of those interior waters which are contiguous with the territorial waters.

One and only one such line may be drawn in front of any coast.

The practicability of the third method is shown as follows. Finding his position at sea, and locating it on his chart, the navigator describes a circle of three-mile radius; if it cuts land or national waters⁵ he knows that he is in territorial waters; if it barely touches land (or national waters) he knows that he is exactly on the boundary line between the territorial sea and the high sea; if it does not touch at all he knows that he is on the high sea. (See Fig. 2 for illustration of all three positions.) Because only one such line can be drawn no line needs to be drawn at all on the chart.

If the line is drawn, however, it will invariably be found to be the envelope of the arcs of circles of three-mile radius drawn from all points on the coast-line and from the exterior limit of national waters. Although it takes due account of every point on even the most complex coast, it should be noted

⁵ "National waters" are also called "inland waters" and "interior waters." These latter terms, although commonly employed, are somewhat inapt when applied to the waters of a bay or estuary which is contiguous with the territorial sea.

that the envelope of the arcs of circles constitutes a relatively simple line in all cases.⁶

The three methods coincide in results obtained in front of perfectly straight coast-lines.

All three systems are geometrical in character. *In fact any system for delimiting territorial waters must be derived geometrically from the coast-line.* No non-geometrical line limiting territorial waters is conceivable, except a line which bears no relation whatever to the coast, and such a line would be inconceivable as a practical solution of the problem.

In order to present a complete picture of the problems involved in delimiting territorial waters it must be observed that although, by the principle of drawing the envelope of the arcs of circles, there is one and only one such line which can be drawn in front of any coast, it does not follow that there is only one coast-line from which any line representing the limit of territorial waters can be drawn. In fact any boundary line between the territorial sea and the high sea which is derived by the "envelope" method may be derived from any one of a number of coast-lines of almost infinite variety and character. Figure 3 is designed to illustrate this fact. If the critical points (A, B, C, etc., on the diagram) from which the "envelope" arcs are drawn should coincide, on any two coasts, in their relative distance and direction from one another, the "envelopes" would be identical, and one could be superposed upon the other. An appreciation of this fact is essential to a thorough understanding of the problems of delimiting the territorial sea.

Since coast-lines are of infinite variety, any single rule, no matter how simple, must operate to produce some stretches of territorial sea boundary which will be found unsatisfactory to navigators, to fishermen, or to both. In attempting to avoid or eliminate such undesirable features there are but two alternatives:

- (1) A series of rules or principles, each of which is adapted to a particular type of coast;
- (2) A single rule, such as the envelope of the arcs of circles, with provision for the elimination of occasional impracticable results.

The first method appears to have been in the back of the minds of the majority of those who have hitherto made studies regarding the delimitation of the territorial sea. This accounts for the proposal to draw straight lines in front of concave coasts, while drawing arcs of circles in front of convex coasts. It accounts also for the efforts which were made by the preparatory committee for the Hague Conference, and at the Conference, to provide still different methods for the delimitation of the territorial sea around the islands of an

⁶ In Figure 1-c, note that although the arcs of circles of three-mile radius are drawn from all points on the coast, a small number of the arcs drawn from the outermost points on the coast extend out beyond all the others, and the outer portions of these constitute the "envelope." In the diagram these are the arcs which are swung from points A to L inclusive. The arcs described from all the intermediate points, for example from M, nowhere touch the "envelope."

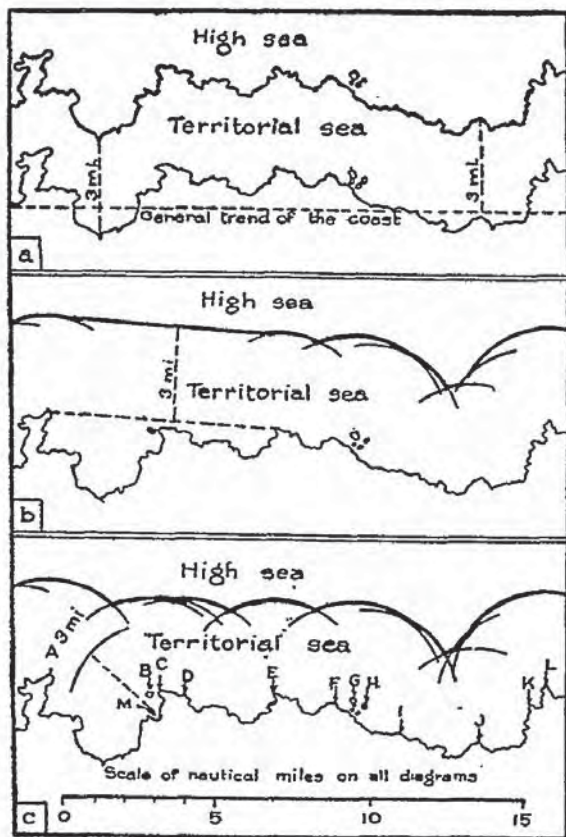


FIG. 1. Suggested methods of delimiting the territorial sea.
 (a) Lines following the sinuosities of the coast, drawn parallel to the general trend of the coast. A vague and impracticable idea.
 (b) Straight lines parallel to straight lines, drawn between selected points on a concave coast (with the arcs of circles elsewhere). This illustration is copied from an unpublished foreign chart.
 (c) The American proposal: a line every point of which is exactly three nautical miles from the nearest point on the coast, described as the envelope of the arcs of circles of three-mile radius drawn from all points on the coast.

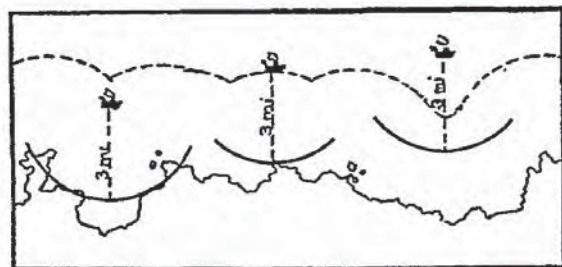


FIG. 2. The navigator's method of ascertaining whether he is in territorial waters or on the high sea, if the limit is defined as the "envelope of the arcs of circles of three-mile radius." It is evident that the limit of the territorial sea need not be indicated on the chart.

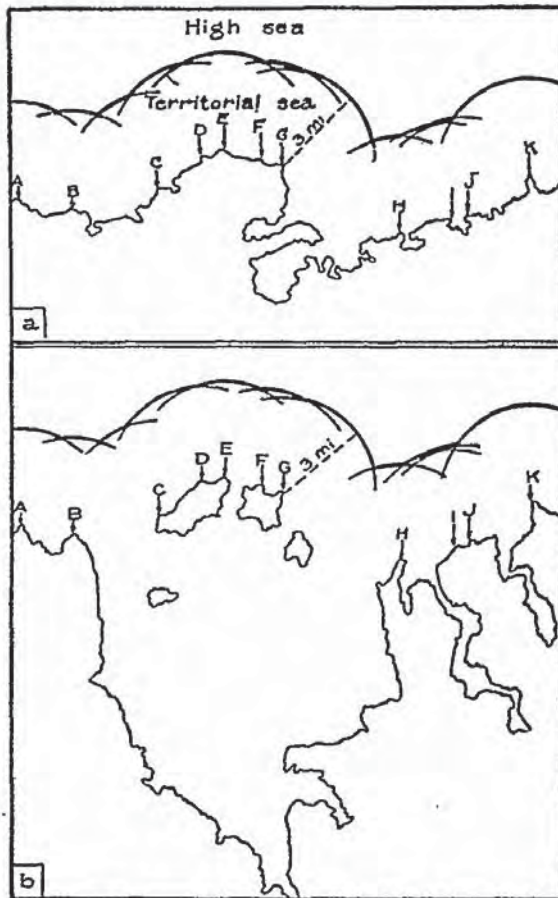


FIG. 3. Two dissimilar coasts the limits of whose territorial waters are identical in form. The points from which the envelopes of the arcs of circles are developed (A, B, C, etc.) have exactly the same relative positions on the two coasts.

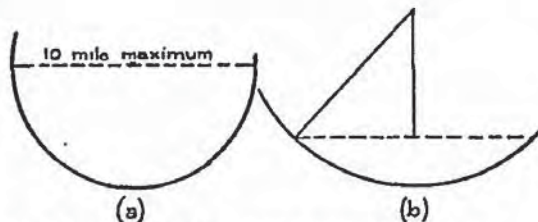


FIG. 4. Proposals for minimum "bays."
 (a) The American proposal.
 (b) The French proposal.

The proposal may be said to have been, in each instance, that when the bay is larger than the minimum a straight line shall be drawn between headlands, or where the bay first narrows to ten miles in width, and that the three-mile limit will be measured out from the straight line. With both proposals, where the bay has less indentation, the territorial sea limit will follow the "envelopes of the arcs of circles" drawn from all points on the coast inside the bay.

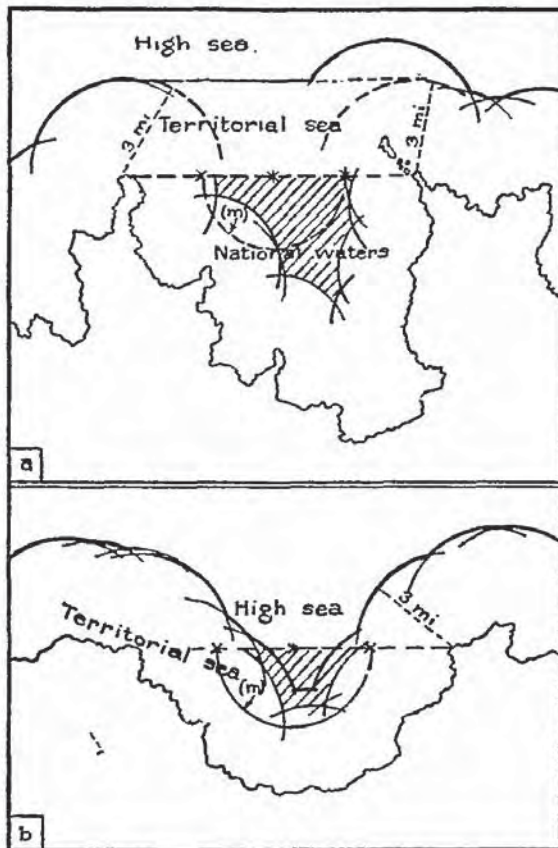


FIG. 5. The American proposal regarding bays and estuaries.

(a) Since the area between the envelopes of the arcs of circles and the straight headland-to-headland line (shaded in the diagram) exceeds the area of the semi-circle (marked "m"), the waters of the bay are interior or national waters, and the straight line becomes the landward boundary of the territorial sea.

(b) Since the area between the envelopes of the arcs of circles and the straight headland-to-headland line (shaded) is less than the area of the semi-circle (marked "m"), the waters of the bay are not interior waters, and the territorial sea is delimited by means of the envelope of the arcs of circles of three-mile radius drawn from all points on the coast.

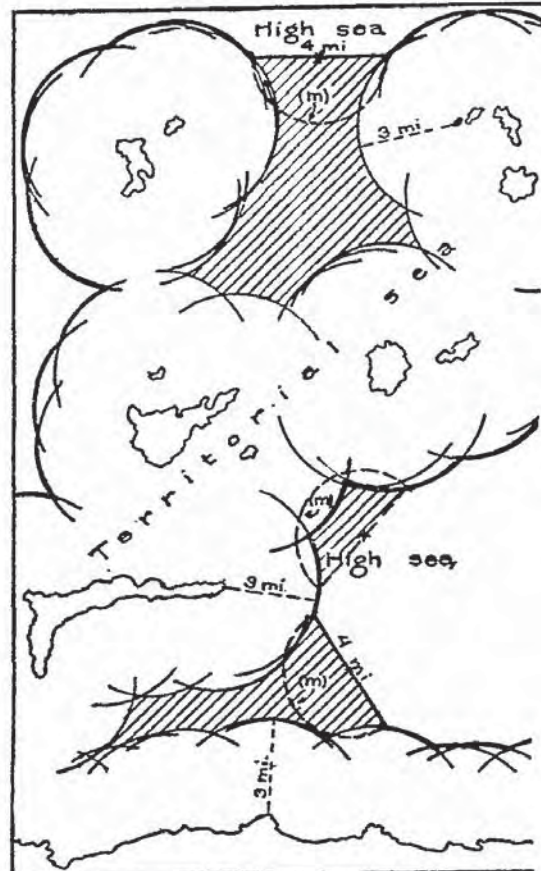


FIG. 6. The American proposal for the elimination of notional pockets of the high sea.

The envelope of the arcs of circles of three-mile radius is drawn from all coasts, both mainland and islands. Where there is a pronounced pocket of high sea which may be well enclosed by drawing a single straight line not more than four miles long, such a line is drawn where the entrance first narrows to four miles. If the area between the straight line and "envelope" (the three shaded areas in the diagram) exceeds the area of a semi-circle drawn on the four-mile line (as in the upper and lower shaded areas), the pocket of high sea may be assimilated to the territorial sea. If the area is less than that of a semi-circle (as in the middle shaded area) the pocket remains a portion of the high sea.

archipelago. It involves, however, the definition of such terms as "bay" and "group of islands," and the classification of coast-lines into discrete types. This is exceedingly difficult, if not impossible, and almost futile when it is remembered that coast-lines of very dissimilar types may have territorial sea boundaries which are strikingly similar if not identical.

The alternative method is the result of studying all aspects of the problem with relation to each other, keeping in mind particularly the point of view of the man on the sea, especially the navigator. This method is to derive the limit of territorial waters from all points of the coast-line by a single, simple geometrical procedure, and then to eliminate any impracticable portions of the line by an equally simple and impartial geometrical principle.

It will be found that nearly all of these impracticable results really belong to a single type, namely, small pockets of the high sea which are almost wholly surrounded by territorial waters. The occurrence of such pockets of high sea in bays has been the occasion of much difficulty and serious study. The similarity of the problems created by the occurrence of such pockets of high sea in the vicinity of islands appears not to have been noted.

It has been remarked that there is quite general agreement on the principle of the "envelopes of the arcs of circles" in delimiting territorial waters in front of convex coasts, and that difficulties arise only with respect to concave and highly complicated coast-lines. These difficulties relate chiefly to the interior or landward base-lines from which the envelopes of the arcs of circles should be drawn.

Assuming the "envelope" method as the general rule of delimiting the territorial sea, two questions arise, both of which relate to the base-line from which the three-mile belt is to be measured on certain types of coasts:

(1) What is to be regarded as "land," having a coast-line from which to measure at low-water mark, in the case of rocks and shoals awash only at low tide and therefore not constituting *bona fide* islands?

(2) What are the boundaries between national or inland waters and the territorial sea, which are to be followed in lieu of the coast-line in front of pronounced indentations of the coast, such as bays and estuaries?

The first question is one of definition only. The answer does not affect the *method* of delimiting territorial waters. It matters not whether an "island" is defined as being capable or incapable of use, or as exposed at all stages of the tide or only at low tide. Any such definition simply determines what "land" is to be disregarded altogether in the delimitation of territorial waters. Discussion of this question is omitted from the present study.

The second question involves, in a sense, both definition and delimitation. It is discussed below under the heading "Bays and Estuaries."

BAYS AND ESTUARIES

There is no other aspect of the problem of delimiting territorial waters which has occasioned as much difficulty as the determination of the particular

indentations of the coast—whether called bays, gulfs, estuaries, or anything else—whose waters constitute national or interior waters rather than territorial waters. The North Atlantic Fisheries Arbitration Tribunal, for example, decided that

In case of bays, the three marine miles are to be measured from a straight line drawn across the body of water at the place where it ceases to have the configuration and characteristics of a bay.⁷

There is as yet, however, no established rule by which to determine what bodies of water “have the configuration and characteristics of a bay.” It is admitted that when an indentation of the coast is regarded as a *bona fide* bay, it ceases to have the configuration of a bay at its outer headlands.

Assuming that an indentation of the coast constitutes a true bay, there is a question as to its size. In the case of a large gulf the boundary of territorial waters is measured from the sinuosities of the coast. The waters of a small bay, which does not exceed six nautical miles in width, are automatically enclosed by the three-mile rule. A ten-mile width has been frequently accepted, however. The reasons for the ten-mile rule have been well stated by Judge John Bassett Moore:⁸

Since you observe [he wrote to Mr. Barclay], that there does not appear to be any convincing reason to prefer the ten-mile line in such a case to that of double three miles, I may say that there have been supposed to exist reasons both of convenience and of safety. The ten-mile line has been adopted in the cases referred to, as I understand them, as a practical rule. The transgression of an encroachment upon territorial waters by fishing vessels is generally a grave offence, involving in many instances the forfeiture of the offending vessel and it is obvious that the narrower the space in which it is permissible to fish the more likely the offence is to be committed. In order therefore that fishing may be both practicable and safe and not constantly attended with the risk of violating territorial waters, it has been thought to be expedient not to allow it where the extent of free waters, between the three-mile line drawn on each side of the bay, is less than four miles. This is the reason of the ten-mile line. Its intention is not to hamper or restrict the right to fish, but to render its exercise practicable and safe. When fishermen fall in with a shoal of fish, the impulse to follow it is so strong as to make the possibility of transgression very serious within narrow limits of free water. Hence it has been deemed wiser to exclude them from spaces less than four miles each way from the forbidden lines. In spaces less than this, operations are not only hazardous, but so circumscribed as to render them of little practical value.

The report of the Commission on Territorial Waters, at the recent Hague Conference, contains the following statement regarding the ten-mile rule:

⁷ I Proceedings, p. 97.

⁸ In a letter quoted in 13 (1894-95) *Annuaire de l'Institut de Droit Int.*, p. 146: quoted in Jessup, *The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction*, p. 356.

"Most Delegations agreed to a width of ten miles, provided a system were simultaneously adopted under which slight indentations would not be treated as bays" (p. 12).

Several attempts were made to define the characteristic configuration of a bay whose waters should be regarded as national or interior waters. The German delegation, for example, proposed measuring the maximum depth of a bay in proportion to its breadth from headland to headland. The British delegation proposed taking into account the ratio between average depth and breadth by measuring the area. Subsequently the British and German delegations withheld their amendments and voted for the American proposal.

The American proposal avoids the definition of such words as "bay" and "estuary" in a geographical sense. It simply undertakes to determine when an indentation of the coast is sufficiently great to regard the waters within the indentation as national waters, which are to be separated from territorial waters by a straight line drawn across the entrance.

The border-line case between an open bay whose waters are territorial waters, and a closed bay whose waters are national or interior waters, is assumed to be a semi-circle whose diameter does not exceed ten miles (see Fig. 4). Because of the frequent irregularity of bays, instead of reckoning the simple or the average depth in proportion to the width of the entrance, it is proposed to take the general shape into account.

Since bays frequently have minor indentations which should be ignored for practical purposes, and since in the case of estuaries it would be difficult to determine how far up the river to go in measuring the area, the American proposal is to use a method inside the indentations which is exactly similar to the drawing of the arcs of circles from all points along the coast (see Fig. 5). It is drawn, however, not with a radius of three miles but with a radius which is proportionate to the width of the entrance. A comparison is then made between the area enclosed by the envelope of the arcs of circles and the straight line across the entrance (the shaded areas in the diagrams), and the area of a semi-circle whose diameter is proportionate to the width of the entrance. When the area of the special "envelope" inside the bay exceeds the area of the semi-circle, the waters inside the straight line are national waters, and the three-mile limit is measured from the straight line. Otherwise the limit is measured from all points on the coast.

In addition to the distinct advantage of being equally applicable to estuaries and bays, this expedient has the further advantage of both exaggerating and simplifying the characteristic shape of the bay or estuary. It is much easier to take into consideration the area enclosed within the envelope of the arcs of circles than it would be to take account of the area of the entire bay or estuary following all the sinuosities of the coast.

The American proposal with reference to bays and estuaries was submitted to the Hague Conference in the following language:

Subject to the provisions of Article . . . with reference to bays and other bodies of water which have been under the jurisdiction of the Coastal State, in the case of a bay or estuary the coasts of which belong to a single State, or to two or more States which have agreed upon a division of the waters thereof, the determination of the status of the waters of the bay or estuary, as interior waters or high sea, shall be made in the following manner:

(1) On a chart or map a straight line not to exceed ten nautical miles in length shall be drawn across the bay or estuary as follows: The line shall be drawn between two headlands or pronounced convexities of the coast which embrace the pronounced indentation or concavity comprising the bay or estuary if the distance between the two headlands does not exceed ten nautical miles; otherwise the line shall be drawn through the point nearest to the entrance at which the width does not exceed ten nautical miles;

(2) The envelope of all arcs of circles having a radius equal to one-fourth the length of the straight line across the bay or estuary shall then be drawn from all points on the coast of the mainland (at whatever line of sea level is adopted on the charts of the coastal State) but such arcs of circles shall not be drawn around islands in connection with the process which is next described;

(3) If the area enclosed within the straight line and the envelope of the arcs of circles exceeds the area of a semi-circle whose diameter is equal to one-half the length of the straight line across the bay or estuary, the waters of the bay or estuary inside of the straight line shall be regarded, for the purposes of this convention, as interior waters; otherwise they shall not be so regarded.

When the determination of the status of the waters of a bay or estuary has been made in the manner described above, the delimitation of the territorial waters shall be made as follows: (1) if the waters of the bay or estuary are found to be interior waters the straight line across the entrance or across the bay or estuary shall be regarded as the boundary between interior waters and territorial waters, and the three-mile belt of territorial waters shall be measured outward from that line in the same manner as if it were a portion of the coast; (2) otherwise the belt of territorial waters shall be measured outward from all points on the coast line; (3) in either case arcs of circles of three-mile radius shall be drawn around the coasts of islands (if there be any) in accordance with provisions for delimiting territorial waters around islands as prescribed in Article . . .

The reason for using a radius which is a given fractional part of the breadth of the bay between headlands, or where it first narrows to ten miles, is that it takes full account of the shape of both small and relatively large bays.

It may be found that a radius equal to one-fourth the length of the straight line across the bay may prove to be too large a fractional part, in that it may generalize the shape of the bay too much and not take sufficient account of minor indentations. It might be modified, for example, by using a radius equal to one-fifth of the length of the straight line in describing the arcs of circles within the bay, and then comparing the area within the envelope of

the arcs with a semi-circle whose diameter is equal to three-fifths of the length of the straight line across the bay. It will be necessary to try out the method on many bays, of different types, in which different countries are interested, before the acceptability of the American proposal with reference to bays and estuaries, and the desirability of modifying it, will be known.

The reason for ignoring islands in the process suggested in the American amendment is that it is impossible to take account of islands in or near the mouth of a bay and at the same time consider the real shape of the bay itself. Islands of all sizes and shapes are found in and near bays and it is believed to be impracticable to treat some of them as if they were mainland when some islands, because of their small size and position, would necessarily be ignored. The existence of islands in bays is taken into account quite independently in the American proposal for the elimination of anomalous pockets of high sea.

ASSIMILATION OF OBJECTIONABLE POCKETS OF HIGH SEA

If the general rule of describing the arcs of circles is generally accepted, and if an impartial rule is adopted for the classification of bays and estuaries as interior waters or high sea, it might seem that there would be no actual need of further elaboration of the method of delimiting territorial waters.

Nevertheless, it will be found that when the arcs of circles of three-mile radius have been drawn from all points on the coast-line of both mainland and islands, and when it has been determined what indentations of the coast have the configuration of closed bays whose waters are interior or national waters, there will remain small pockets of the high sea deeply indenting territorial waters. These pockets appear only where there are islands. They may be occasioned by the presence of one or more islands near the mainland, or of any number of islands at any distance from the mainland. Because the coast-line, and the groupings of islands, are of infinite variety, there is no conceivable general rule for delimiting territorial waters which will not result in these anomalies on the chart when the three-mile limit is drawn.

It was rather generally admitted, however, that these anomalous pockets of high sea should be eliminated in some simple fashion. From the viewpoints of both the navigator and the fisherman simplification is desirable.

The reasons for assimilating pockets are similar to the reasons for enclosing deep bays and other indentations in the mainland, namely, that they constitute no useful portion of the high sea from the viewpoint of navigation, and that they do not provide sufficient space in which the nationals of a foreign State may fish without encroaching upon territorial waters. The American proposal is to permit the assimilation of these pockets to the status of territorial waters (not interior waters) when a single straight line not to exceed four miles in length would enclose a pocket larger in area than a certain minimum (see Fig. 6).

The text of the American proposal submitted at the Hague Conference reads as follows:

(1) Where the delimitation of territorial waters would result in leaving a small area of high sea totally surrounded by territorial waters of one or more States, the area is assimilated to the territorial waters of such State or States.

(2) Where the delimitation of territorial waters, as prescribed in the foregoing articles, results in a pronounced concavity such that a single straight line, not more than four nautical miles in length, drawn from the envelope of the arcs of circles on one side to the envelope of the arcs of circles on the other side entirely closes an indentation, the coastal State may regard the body of water enclosed within the envelope of the arcs of circles and said straight line as an extension of its territorial waters if the area exceeds the area of a semi-circle whose diameter is equal to the length of the straight line; if the coastal State chooses to assimilate these waters it shall notify the nations which may be interested therein.

THE AMERICAN PROPOSAL VIEWED AS A WHOLE

The system of delimiting territorial waters, as proposed by the American delegation at The Hague, should be regarded as a whole. Essentially it provides for three steps:

(1) Describing the envelopes of the arcs of circles of three nautical mile radius along all coasts, including islands;

(2) Determining whether the waters of bays and estuaries are national waters or not, and thus ascertaining whether the three-mile limit is to be measured from the sinuosities of the coast or from a straight line enclosing interior waters;

(3) Eliminating undesirable and anomalous pockets of high sea occasioned by the presence of islands.

This system is an attempt to apply to all coasts of whatever character, in a scientific and impartial manner, the method of drawing the envelopes of the arcs of circles—the method which is used by nearly all countries on convex coasts, and by many countries on concave coasts as well. By providing a simple and impartial method of determining the status of waters of bays and estuaries it proposes to solve this hitherto baffling problem. The provision for the assimilation of pockets completes the system of delimiting territorial waters by methods derived directly from the configuration of the coasts, and reduces to the very minimum the anomalies which are inevitable under any conceivable system.

It should be remembered that a very small fraction of the territorial waters of the world have been delimited on charts according to any scheme whatever. The question of the *method* of delimitation is therefore of primary importance, whether for the use of the coastal state in preparing charts showing the limits of the territorial waters, or for the use of navigators and fishermen in the absence of published charts showing such limits. The amendments submitted by the American delegation embodied an attempt to supply a method of universal applicability.

In order to ascertain the workability of the proposed system, the delegates of various countries brought to the American delegation the charts of their own coasts, showing unpublished lines representing the limits of the territorial sea as they have been defining them, and asking that the results by the American method be worked out for comparison. In most cases the American method would deprive the coastal state of very small portions of territorial sea, frequently negligible in size; in several cases the results were identical with those obtained by the diverse and necessarily arbitrary methods employed by the coastal state in the absence of a general method. It would have been enlightening to reproduce a number of such typical comparisons on charts if there were space.

At the Hague Conference considerable time was given to the consideration of several aspects of delimitation which have been touched upon only lightly in the preceding paragraphs. These include the question of bays whose waters are bordered by two or more countries, various questions relating to straits and to roadsteads, and the question of whether a special scheme should be applied to island groups. On all of the questions, except that relating to groups of islands, the American delegation attempted to make a direct contribution.

Efforts of the conference to define a group of islands, in terms of numbers, size, and relative position of islands, did not produce practical results. The real reason for making a special case of islands is that the three-mile envelope leaves undesirable pockets. It is the American viewpoint that the only practicable way to eliminate these pockets is to consider the pockets as pockets, rather than to consider the islands as islands. It is believed that the general proposal for the assimilation of anomalous pockets of high sea by a geometrical means avoids the definition of a "group of islands," just as the geometrical solution of the proposal relating to bays avoids the definition of "bays," and that in both cases the desired results are obtained in an entirely satisfactory manner.

It may be noted, somewhat parenthetically, that, regardless of what definition may be adopted for the term "island" as applying to small rocks, shoals, and shifting bars, some of which are awash only at low tide, and many of which constitute nothing but an obstacle to navigation, a large portion of the coast of Norway will present a unique problem. Much of the fjorded western coast of Norway is fringed with almost countless islands and rocks, and it is exceedingly difficult to indicate exactly which of these meet the requirements of any definition of the term "island" for delimitation purposes, and which rocks do not meet such requirements. Therefore, a navigator could not swing his arc of three-mile radius from the point on the chart indicating his position and readily ascertain whether or not he was in territorial waters or on the high sea. To describe the arcs of circles around all the technical "islands" along the Norwegian "skjaergård" would result in a series of arcs of circles of unusual complexity. For that exceptional coast it

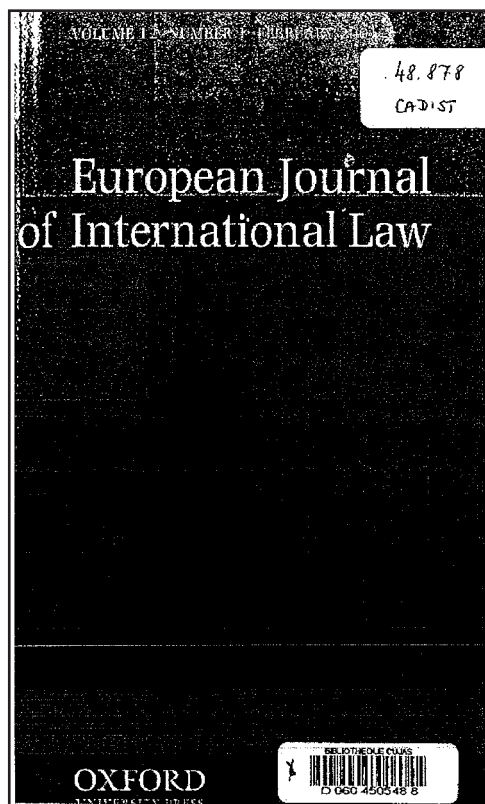
would appear that the Norwegian system of indicating arbitrary straight lines as the boundary between the territorial sea and the high sea is not only justified, but practically inevitable, and the further fact that these are rather commonly accepted as "historic" waters tends to eliminate this coast from the operation of the system proposed in the American amendment for general application.

The system of delimiting territorial waters, as proposed in the American amendment, reduces to a minimum the necessity of indicating lines on charts, or of defining them in "sailing directions" and "pilot books." No lines need be indicated or defined except, perhaps, where there are interior waters contiguous with territorial waters which should be delimited, or where there are small pockets to be assimilated to the status of territorial waters. Many of these apparent exceptions can be readily described in the "sailing directions" and need not be indicated on published charts.

As already suggested, the problems involved in delimiting territorial waters should be studied objectively, from every practical aspect and especially that of the navigator, with a view to simplicity, impartiality of results, and economy in publication. The American proposal is to be regarded as a first attempt in that direction, and it is to be hoped that it may serve, when improved by constructive criticism, as the basis of a definite system which may be found capable of general application.

Annex 189

M. Zahraa, “Prospective Anglo-Scottish Maritime Boundary Revisited”,
European Journal of International Law, Vol. 12(1), 2001, p. 77



© BJIL 2001

Prospective Anglo-Scottish Maritime Boundary Revisited

Mahdi Zahraa*

Abstract

The inauguration of the devolved Scottish Parliament has given greater relevance to the question of whether Scotland should have complete independence from the rest of the United Kingdom. For an international lawyer, this raises the question of what might be the prospective continental shelf boundary between England and Scotland. The present article is not concerned with the political or economic aspects of independence or who gets the bigger share of continental shelf¹ or its natural resources. Rather, it focuses on the legal aspects of a prospective maritime boundary delimitation between England and Scotland, taking into consideration other states' practice in relation to disputed maritime boundaries.

1 Rules and Principles Relating to the Delimitation of a Continental Shelf

Two sets of rules and principles are available in international law. The first is Article 6 of the 1958 Convention on the Continental Shelf, and the second is the customary solution stated by the International Court of Justice in the *North Sea Continental Shelf Cases* in 1969. As for the outcome of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS III, 1973–1982), which culminated in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, it only managed to assert the substantial elements of the said two sets of rules and principles.² Article 83(1) of the 1982 Convention stated that:

The delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts shall

* Lecturer, Division of Law, Caledonian Business School, Glasgow Caledonian University.

¹ The continental shelf as understood by international lawyers nowadays consists of the geographical continental shelf — the slight slope of the submerged land up to the first substantial fall-off — and the continental slope and rise. See Article 76 of the 1982 Convention on the Law of the Sea (hereinafter the 1982 Convention). Thus, the whole submerged land under the shallow water of the North Sea is considered a continental shelf. For the history and development of the continental shelf doctrine, see Marjorie M. Whiteman, 'Conference on the Law of Sea: Convention on the Continental Shelf', 52 *AJIL* (1958) 629 at 629–634; Marjorie M. Whiteman, *Digest of International Law*, vol. 4 (1963–1973) 814–842.

² See below relating to the discussion of the equidistance principle during UNCLOS III.

The equidistance principle has not been very popular in the international community as a means of achieving an equitable result for the delimitation question of the continental shelf. The ICJ found that neither state practice nor the *opinio juris* of states were sufficient for the equidistance principle to become a customary rule or to give it any priority in respect of the other methods.¹²

As far as *unilateral state practice* is concerned, some 91 proclamations have been collected from the available records.¹³ Out of these 91 proclamations, only six proclamations stated their explicit preference for the equidistance principle;¹⁴ 13 proclamations inclined to accept the equidistance principle as it was provided in the 1958 Convention;¹⁵ 22 proclamations stated other methods of delimitation such as in accordance with agreement/equitable principles formula,¹⁶ or on the basis of reciprocity,¹⁷ or in accordance with international law,¹⁸ or other solutions.¹⁹ The remaining 50 proclamations mentioned nothing about the method of delimitation they preferred.²⁰

As for *multilateral state practice*, 81 bilateral and multilateral agreements have been

¹² *North Sea Continental Shelf Cases*, ICJ Reports (1969) 3, at paras 72–80.

¹³ *Infra* note 22.

¹⁴ Italy, 1967, 'pending agreement, the median line'; Kuwait, in the information that was given by the Permanent Commission to the UN in 1972, the median line was suggested; Malta, 1966; Norway, 1963; Oman, 1972; and India, 1976, 'pending agreement and unless otherwise agreed on, the boundary must not extend beyond the median line'.

¹⁵ Cayman Island, 1969; Costa Rica, 1967; Denmark, 1963; Finland, 1965; France, 1968, with three reservations; German Democratic Republic, 1964, and in 1968 according to Article 6 with special effect to the median line; Madagascar, 1970; Malaysia, 1968; South Africa, 1963; Sweden, 1966; Turkey, in the information given by its mission to the UN in 1968 stated that 'it is normally stipulated that those undertaking the drilling should conform to the provisions of the Convention on the Continental Shelf'; and USSR, 1968.

¹⁶ Eleven proclamations, namely, US, 1945; Abu Dhabi, 1949; Ajman, 1949; Bahrain, 1949, just principles; Dubai, 1949; Qatar, 1949; Ras Al Khaimah, 1949; Saudi Arabia, 1949; Sharjah, 1949; Umm Al Qaiwain, 1949; and Kuwait, 1949.

¹⁷ Three proclamations, namely, Mexico, 1945; Costa Rica, 1949; and Honduras, 1957.

¹⁸ Two proclamations, namely, Iraq, in its information to the UN in 1968, 'full adherence to the rules and principles of international law'; and the People's Democratic Republic of Yemen, 1970.

¹⁹ Six proclamations, namely, Australia, 1953, and Papua New Guinea, 1953, unilateral action in accordance with the principles of international law; Federal Republic of Germany, 1964, by agreement; Nicaragua, 1950, by treaty and law; Iran, 1955, in conformity with the rules of equity; and Chile, Ecuador and Peru, in their Declaration of 1952, the parallel of latitude.

²⁰ Argentina, 1946, 1966 and 1973; Bahamas, 1948 and 1970; Brazil, 1950; British Honduras, 1949; British Solomon Islands, 1970; Canada, 1970; Chile, 1947; Cook Islands, 1977; Cyprus, 1972; Dominican Republic, 1952, 1967 and 1977; Ecuador, 1950; El Salvador, 1950; Fiji, 1970; Ghana, 1963 and 1973; Guatemala, 1949; Honduras, 1950; Iceland, 1948; India, 1955 and 1959; Iraq, 1957; Ireland, 1968; Israel, 1952; Jamaica, 1948; Korea (Republic of), 1952; Mauritania, 1962; New Zealand, 1964; Nigeria, 1969; Panama, 1946 and 1967; Papua New Guinea, 1977; Peru, 1947; Philippines, 1949; Portugal, 1956; Sarawak, 1954; Seychelles, 1962; Spain, 1966; Sri Lanka (Ceylon), 1959; Sri Lanka, 1976; Sudan, 1970; Tonga, 1970; Trinidad and Tobago, 1945; UK, 1964; Venezuela, 1956; and Yugoslavia, 1965.

collected from the available records.²¹ These agreements related either to continental shelf boundaries, or to maritime boundaries including that of the continental shelf.²² In addition, the said agreements were concluded by 60 states representing various parts of the world.²³

Examining these agreements, the following conclusions can be drawn. Only four states depended solely on the application of a simple equidistant boundary line without any modification in all of their agreements. Taking into account that only one of these four states was a party to the 1958 Convention,²⁴ the remaining three states were very small in number in comparison with the vast majority of the remaining states.²⁵ The remaining 56 states followed various choices of methods of delimitation which can be classified as follows:

- 1 three methods, namely, a simple equidistance line, a modified equidistance line, and a negotiated boundary line including the parallel of latitude method;²⁶
- 2 two of the following methods, either (a) a simple equidistance line, and a modified equidistance line,²⁷ or (b) a simple equidistance line, and a negotiated boundary line including the parallel of latitude method,²⁸ or (c) a modified equidistance line, and a negotiated boundary line including the parallel of latitude method;²⁹

²¹ These materials have been collected from 1–27 ILM (1962–1988); *Limits in the Seas*, Series A (Office of the Geographer, Department of State, US), Nos 1–100; Churchill, Nordquist, Lay and Simmonds, *New Directions in the Law of the Sea*, vols I, IV, V and VIII (1973–1980); UN Legislative Series, ST/LEG/SER.B/Nos 15, 16 and 18 (1970–1976); UNTS (1971–1980); and UKTS (1984).

²² Forty-four agreements related to the continental shelf boundaries, and 36 related to maritime boundaries in general, see *infra* note 24.

²³ A brief account of these agreements is provided by the writer in his PhD thesis, ‘Delimitation of Continental Shelf Boundaries with Particular Reference to “Relevant Circumstances” and “Special Circumstances”’ (Glasgow University, May 1990), chapter II, section 1, and chapter III, as well as Annexes II and III.

²⁴ New Zealand, one agreement (maritime boundary) with US in 1980. The omission of this state from the total number is to defuse the argument that, by applying the equidistant method, this state was under the impression that it was applying a rule of law. This, of course, is regardless of the fact that the relevant agreement is concerned with maritime boundary and not with continental shelf boundary.

²⁵ These are: Cook Islands, one agreement (maritime boundary) with US in 1980; Saint Lucia, one agreement (maritime boundary) with France in 1981; and Turkey, one agreement (continental shelf boundary) with the USSR in 1978. The number of states is three out of 24 if we consider only those states which applied a simple equidistant line; or it is three out of 60 if we take account of the total number of the collected agreements.

²⁶ See Annex 1 to this article.

²⁷ See Annex 2 to this article.

²⁸ See Annex 3 to this article.

²⁹ See Annex 4 to this article.

- 3 one of the following methods, either (a) a modified equidistance line,³⁰ or (b) a negotiated boundary line including the parallel of latitude method.³¹

Accordingly, state practice could hardly substantiate the existence of a preference for or even the acceptability of, let alone an obligatory character of, the equidistance principle. Rather, state practice, including that of states party to the 1958 Convention,³² proves that the customary status of the equidistance principle is that it is *one method among many* and it enjoys *neither an obligatory character nor priority vis-à-vis the other methods existing in international law*.

As there was no alternative but to include the delimitation question of the continental shelf among the hard-core issues,³³ the hot controversy that erupted during the UNCLOS III negotiations was concerned with the weight that should be given to the equidistance principle.³⁴ In its late sessions, the Conference was divided into two groups: the equity group which was in favour of considering the equidistance principle as a mere method in international law, and the equidistance group which insisted on the obligatory character of the equidistance principle.³⁵ Because the Conference could reach no consolidated formula to satisfy both groups at the same time, it eventually settled for a compromised formula which avoided any involvement

³⁰ Eighteen states: Abu Dhabi and Qatar, 1969; Argentina and Uruguay, 1973; Australia with each of Indonesia, three agreements, 1971, 1972, 1973 and Papua New Guinea, 1978; Bahrain with each of Iran, 1971 and Saudi Arabia, 1958; Canada and Denmark, 1973; Cuba with each of Haiti, 1977 and the US, 1977 and Mexico, 1976; Greece and Italy, 1977; Iran with each of Bahrain, 1971 and Oman, 1974 and Saudi Arabia, 1968 and Qatar, 1969 and United Arab Emirates, 1974; Japan and Korea (Republic of), two agreements, 1974; Kenya and Tanzania, 1976; Korea (Republic of) and Japan, two agreements, 1974; Oman and Iran, 1974; Papua New Guinea and Australia, 1978; Qatar with each of Abu Dhabi, 1969 and Iran, 1969; Tanzania and Kenya, 1976; Tunisia and Italy, 1971; United Arab Emirates and Iran, 1974; and Yugoslavia and Italy, 1968.

³¹ Ten states: Brazil with each of France, 1981 and Uruguay, 1972; Chile and Peru, 1952 and 1954; Ecuador with each of Colombia, 1975 and Peru, 1952 and 1954; Federal Republic of Germany with each of Denmark, 1971 and Netherlands, 1971 and the UK, 1971, and German Democratic Republic, 1974; Gambia and Senegal, 1975; Iceland and Norway, 1981; Ireland and the UK, 1988; Peru with each of Chile, 1952 and 1954, and Ecuador, 1952 and 1954; Senegal and Gambia, 1975; and Sudan and Saudi Arabia, 1974.

³² This conclusion is in favour of a wider view of the interpretation of the meaning and scope of the 'special circumstances' clause in the context of Article 6.

³³ Having found some difficulties, UNCLOS III identified seven issues as being outstanding problems. Negotiating Group 7 was entrusted with the delimitation question of the continental shelf. See A/Conf.62/62, 13 April 1978.

³⁴ For the work of UNCLOS III (1973–1982) concerning the delimitation of the continental shelf, see *supra* note 23, at 43–51 and 83–84; S.P. Jagota, *Maritime Boundary* (1985) 232–240; S.P. Jagota, 'Maritime Boundary', *Hague Recueil* (1981-II) 81, at 165–191; Bernard H. Oxman, 'The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Seventh Session (1978)', 73 *AJIL* (1979) 1, at 22–24; Bernard H. Oxman, 'The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Eighth Session (1979)', 74 *AJIL* (1980) 1, at 29–32; Bernard H. Oxman, 'The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Ninth Session (1980)', 75 *AJIL* (1981) 211, at 231–233; Bernard H. Oxman, 'The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Tenth Session (1981)', 76 *AJIL* (1982) 1, at 14–15; and Article 83 of the 1982 Convention.

³⁵ See the references, *supra* note 34.

in the controversial status of the equidistance principle.³⁶ The question arises, then, of what the fate was of the disagreement between the said two groups regarding the interpretation of Article 83 of the 1982 Convention; Article 83 refers to international law in the context of Article 38 of the ICJ Statute. However, international law in no way considers the equidistance method to be more than one method (amongst many) that could be utilized where appropriate by means of satisfying the requirements of equity. So, what is the position of the equidistance group regarding this understanding? Since it is high time that international law should declare, once and for all, the customary rule that equidistance is *one method among many and there is no obligation to use it or give it priority* in delimitation of the continental shelf, so any other interpretation is useless; i.e. the equidistance group is now in deadlock, especially after Article 83 entered into force.³⁷

The foregoing conclusion relating to the customary status of the equidistance method was unanimously confirmed by recent judicial and arbitral cases.³⁸

The 'special circumstances' formula was suggested by Professor Speropoulos, who suggested replacing the phrase 'as a general rule' by the phrase 'unless another boundary line is justified by special circumstances',³⁹ upon the finding that the application of the equidistance method was unable to produce an equitable solution in all cases. Although the proposers of this clause realized the need for providing some clarification to it, they failed to do so. However, few examples could be found in the report of the Committee of Experts and in the ILC deliberations relating to this clause. Due to the complexity of the delimitation question and the lack of the requisite knowledge, the ILC could not add any clarification as to the scope of this clause more than citing some examples of circumstances that might mitigate the harshness of the application of the equidistance method. These examples were the exceptional configuration of the coast and the presence of islands and of navigable channels.⁴⁰

The scope of 'special circumstances' has included circumstances that belong to legal, political, economic and geophysical considerations, such as the geographical configuration and general direction of the coast, the geographical complexity of the area concerned, the presence of islands, the presence of common mineral deposits,

³⁶ Article 83 of the 1982 Convention, cited above.

³⁷ The Convention entered into force in accordance with its Article 308 on 16 November 1994, 12 months after the date of deposit of the sixtieth instrument of ratification or accession. By the end of December 1998, at least 171 states and three entities signed the Convention, and 130 states and one entity ratified it: see www.un.org/Depts/los/losconv1.htm; see also K.R. Simmonds, *New Directions in the Law of the Sea* (looseleaf, 1984-), Release 89.1, July 1989.

³⁸ See *Anglo-French Arbitration*, 18 ILM (1979) 397, at paras 68-72, especially para. 70; *Iceland/Jan Mayen (Norway) Conciliation*, 20 ILM (1981) 797, at para. 824; *Tunisia/Libya Case*, ICJ Reports (1982), at paras 109-110; *Gulf of Maine Case*, ICJ Reports (1984), at para. 115; *Libya/Malta Case*, ICJ Reports (1985), at para. 65; *Guinea/Guinea Bissau: Dispute Concerning Delimitation of Maritime Boundary*, 25 ILM (1986) 251, at para. 102.

³⁹ *Yearbook of the International Law Commission* (1953-I) 130, at para. 62; and for the rest of the debate see *ibid*, at 131, paras 10, 13, 14, 17 and 18; *ibid*, at 132, para. 23; and *ibid*, at 133, para. 34; see also *Yearbook of the International Law Commission* (1953-II) 213.

⁴⁰ See *supra* note 8.