

## BASES PARA UNA NUEVA DELIMITACIÓN MARÍTIMA PARA PANAMÁ EN EL MAR CARIBE Y EL OCÉANO PACÍFICO

BASES FOR A NEW MARITIME DELIMITATION FOR PANAMA IN THE CARIBBEAN SEA AND THE PACIFIC OCEAN

*Yovani Edgar Chávez Rodríguez\**

---

**Resumen:** La Zona Económica Exclusiva (ZEE) representa un espacio marítimo delimitado en el cual los Estados ejercen soberanía con base en ciertos derechos y deberes establecidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982. No obstante, la ZEE de Panamá mantiene una situación irregular, dado que no cubre las 200 millas náuticas y carece de acceso directo a alta mar, a pesar de que el Canal de Panamá constituye una ruta de acceso internacional para todas las naciones. Bajo dicha perspectiva, este artículo analiza la necesidad de garantizar a Panamá un acceso directo a alta mar, así como las problemáticas interpretaciones de los países con motivo de sus ZEE y el papel subyacente de la pasada ocupación militar de los Estados Unidos de América en Panamá. Del mismo modo, se analiza el rol de las reminiscencias colonialistas y las connotaciones del presente marco jurídico. Finalmente, se presenta la propuesta de una nueva ZEE en el mar Caribe y el océano Pacífico, así como el respectivo curso de acción ante la Corte Internacional de Justicia para alcanzar dicho objetivo en caso de que fallen las negociaciones. Por consiguiente, Panamá deberá fundamentar sus reclamaciones con base en principio de igualdad de derechos entre naciones, el derecho al acceso a alta mar, así como la seguridad del Canal de Panamá. A

---

\* Doctor en Ciencias Sociales. Investigador Nacional Categoría I en el Sistema Nacional de Investigación (SNI, SENACYT) y profesor en la Universidad UMECIT (Panamá). ORCID ID: [orcid.org/0000-0003-3170-5751](https://orcid.org/0000-0003-3170-5751). [ovani.edgar.chavez.rodriguez.cisa20@ndualumni.org](mailto:ovani.edgar.chavez.rodriguez.cisa20@ndualumni.org).

pesar de que las decisiones emitidas por la Corte Internacional de Justicia puedan tener repercusiones para Colombia, Costa Rica y Nicaragua, Panamá merece tomarse en cuenta en el concierto de las naciones.

**Palabras clave:** Alta mar, Derecho del mar, Mar del Caribe, Océano Pacífico, Tribunal internacional.

---

**Abstract:** *The Exclusive Economic Zone (EEZ) represents a delimited maritime space in which States exercise sovereignty based on certain rights and duties established in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). However, Panama's EEZ remains in an irregular situation, as it does not cover 200 nautical miles and lacks direct access to the high seas, despite the fact that the Panama Canal constitutes an international access route for all nations. From this perspective, this article analyzes the need to guarantee Panama direct access to the high seas, as well as the problematic interpretations of countries regarding their EEZs and the underlying role of the past military occupation of Panama by the United States of America. Similarly, it analyzes the role of colonialist reminiscences and the connotations of the current legal framework. Finally, it presents a proposal for a new EEZ in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean, as well as the respective course of action before the International Court of Justice to achieve this objective in the event that negotiations fail. Therefore, Panama must base its claims on the principle of equal rights among nations, the right of access to the high seas, and the security of the Panama Canal. Although the decisions issued by the International Court of Justice may have repercussions for Colombia, Costa Rica, and Nicaragua, Panama deserves to be taken into account in the concert of nations.*

**Keywords:** *High seas, Law of the Sea, Caribbean Sea, Pacific Ocean, International Court.*

---

**Summary.** *I. Introducción. II. La Zona Económica Exclusiva de Panamá. III. Justificaciones para una Nueva Delimitación Marítima. III.1. Panamá sin acceso directo a alta mar. III.2. Problemáticas interpretaciones sobre la ZEE. III.3. Ocupación militar de Panamá. IV. Obstáculos para una Nueva Delimitación Marítima. IV.1. Reminiscencia Colonialista. IV.2. Existencia de Tres Tratados Vigentes y un*

*Convenio. V. Propuesta de una Nueva ZEE para Panamá. VI. Vía Jurídica para nuevas delimitaciones marítimas. VII. Conclusión. Referencias.*

## **I. INTRODUCCIÓN**

La ZEE es un área de delimitación marítima en la que los Estados ejercen derechos de soberanía con base en deberes y facultades previamente establecidos. En dicha área es posible explotar recursos pesqueros, yacimientos de hidrocarburos, minerales y otros beneficios, dependiendo de las condiciones geográficas.

En términos generales, la práctica internacional reconoce que su extensión máxima es de 200 millas náuticas a partir de la línea base de la costa, aunque existen casos especiales. Este criterio encuentra un antecedente en la Declaración de Panamá del 3 de octubre de 1938 sobre Neutralidad, que delimitaba una zona de protección marítima de aproximadamente 300 millas náuticas hacia el océano Pacífico y el océano Atlántico, con el fin de evitar acciones hostiles en el marco de la Segunda Guerra Mundial.

Posteriormente, el 28 de septiembre de 1945, tras la conclusión de la guerra, los Estados Unidos de América ampliaron de manera unilateral sus territorios marítimos sobre la totalidad de su plataforma continental mediante la Proclamación de Truman (Executive Order 9633, 1945). Otros Estados, como Argentina, Chile, Perú y Ecuador, adoptaron medidas similares. Eventualmente, y tras largos años de negociación, se adoptó la CONVEMAR el 10 de diciembre de 1982, que regula, entre otros aspectos, la ZEE.

En este escenario, Panamá, debido a su configuración geográfica, cuenta con una ZEE tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico, conectados entre sí por el Canal de Panamá. En efecto, dicha ZEE se encuentra delimitada mediante tratados con Colombia y Costa Rica; sin embargo, presenta una extensión reducida y carece de acceso directo a alta mar, lo que contraviene lo establecido por la CONVEMAR.

Por consiguiente, el presente artículo tiene como objetivo fundamentar la necesidad de una nueva delimitación marítima de Panamá en el océano Pacífico y el mar Caribe. Para ello, se analiza la situación actual de la ZEE panameña a la luz de la CONVEMAR de 1982. Asimismo, se presentan las justificaciones, basadas principalmente en la necesidad de garantizar el acceso directo a alta mar debido a la importancia estratégica del Canal de Panamá y de las problemáticas interpretaciones que pueden derivarse de las ZEE de los Estados vecinos, así como del trasfondo histórico de la ocupación militar de los Estados Unidos de América en Panamá.

Del mismo modo, se examina el papel de las reminiscencias colonialistas y la vigencia de tres tratados internacionales que condicionan la delimitación marítima del país. Finalmente, se propone la creación de una nueva ZEE, así como la posibilidad de acudir a la vía jurídica ante la Corte Internacional de Justicia frente a Costa Rica, Colombia y Nicaragua, en caso de que las negociaciones diplomáticas no prosperen.

## **II. LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA DE PANAMÁ**

De acuerdo con los artículos 55 y 56 de la CONVEMAR de 10 de diciembre de 1982, en vigor desde el 16 de noviembre de 1994, la Zona

Económica Exclusiva (ZEE) comprende el espacio marítimo situado más allá del mar territorial (que se extiende hasta 12 millas náuticas desde la línea de base) y alcanza una extensión máxima de 200 millas náuticas. En dicha zona, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y deberes sobre la columna de agua, el lecho y el subsuelo marino (Naciones Unidas, 1982).

Los derechos de soberanía se refieren a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales; la jurisdicción abarca el establecimiento y uso de islas artificiales, la investigación científica marina y la protección del medio marino. Por su parte, los deberes se relacionan con la cooperación y el respeto de los derechos de otros Estados, en conformidad con la CONVEMAR. Estas disposiciones reflejan la práctica del derecho internacional consuetudinario en materia de ZEE (International Court of Justice, 2023).

La República de Panamá, en virtud de su posición geográfica, cuenta con una ZEE tanto en el mar Caribe como en el océano Pacífico. Estas áreas están definidas mediante dos tratados bilaterales. El primero es el *Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos* entre la República de Colombia y la República de Panamá, firmado el 20 de noviembre de 1976 y conocido como Tratado Liévano-Boyd. Panamá lo ratificó mediante la Ley 18 de 10 de noviembre de 1977 (Asamblea Nacional, 1977), mientras que Colombia lo hizo a través de la Ley 4 de 21 de enero de 1977.

El segundo instrumento es el *Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y de Cooperación Marítima* entre la República de Panamá y la República de Costa Rica, suscrito el 2 de febrero de 1980. Panamá lo ratificó

mediante la Ley 5 de 5 de noviembre de 1981 (Asamblea Nacional, 1982), y Costa Rica mediante la Ley 6705 de 28 de diciembre de 1981 (Asamblea Legislativa, 1981).

Además, dentro de estas ZEE, Panamá ha asumido significativas responsabilidades en materia de protección del medio marino, con un área total protegida de 107,603.09 kilómetros cuadrados, una extensión similar al tamaño de Cuba, la isla más grande del Caribe. En el océano Pacífico, el país administra la *Cordillera de Coiba*, con una superficie de 14,212.19 kilómetros cuadrados, protegida mediante el Decreto Ejecutivo 2 de 22 de septiembre de 2015 (Ministerio de Ambiente, 2015). En el mar Caribe, protege el *Banco Volcán*, con un área de 93,390.9 kilómetros cuadrados, declarado mediante el Decreto Ejecutivo 2 de 2 de marzo de 2023 (Ministerio de Ambiente, 2023), con la finalidad de salvaguardar la biodiversidad marina (véase Figura 1).

## **Figura 1**

*Zona Económica Exclusiva de Panamá*



*Nota.* Tomado de *Panamá eleva a más del 54 % sus aguas marinas protegidas*, por Panamá América, 2023, <https://www.panamaamerica.com.pa/aldea-global/panama-eleva-mas-del-54-sus-aguas-marinas-protegidas-1218886>

Es preciso resaltar que bajo dicha perspectiva, en el 2022, Panamá, Estados Unidos de América, Costa Rica, Ecuador y Colombia firmaron el Memorándum de Entendimiento en apoyo al Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR) con el fin de proteger esta área de los peligros de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como de mitigar las afectaciones producto del cambio climático (U.S. Department of State, 2022).

Adicionalmente, dentro de la ZZE de Panamá no se ha registrado disputas entre Panamá, Costa Rica y Colombia, lo que es producto del respeto de los tratados. No obstante, se han registrado incursiones de embarcaciones de bandera colombiana y costarricense ejerciendo labores de pesca ilegal (ARAP, 2022; Metro Libre , 2021). Como consecuencia, estas situaciones crean un reto

creciente para las responsabilidades de Panamá y la protección del medioambiente marítimo en su ZEE.

No obstante, pese a los dos tratados vigentes, la ZEE de Panamá mantiene una situación irregular contraria a las disposiciones de CONVEMAR. De tal modo, aunque la CONVEMAR establece que la ZEE no sobrepasará las 200 millas náuticas medido desde la línea base, la ZEE de Panamá no llega a dicha distancia. Por lo tanto, esta desventaja debe considerarse debido al hecho de que Panamá no cuenta con acceso a alta mar, a pesar de que el Canal de Panamá es una ruta de acceso internacional entre el océano Pacífico y el mar Caribe para todas las naciones.

### **III. JUSTIFICACIONES PARA UNA NUEVA DELIMITACIÓN MARÍTIMA**

#### **III.1. Panamá sin acceso directo a alta mar**

El acceso a alta mar representa un derecho para todas las naciones con base en el principio de igualdad de derechos que deben tener todos los países. Este se tiene en cuenta para evitar que los países sufran un cerco marítimo o efecto de corte debido a las delimitaciones marítimas de otros Estados. Ahora bien, de conformidad con esta consideración, se puede observar que el Tratado Liévano-Boyd de 1976 entre Panamá y Colombia y el Tratado de Delimitación Marítima entre Panamá y Costa Rica de 1980 no mantienen este principio de igualdad de derechos, lo que provoca que Panamá no tenga acceso hacia alta mar. Tal principio se encuentra consagrado en el artículo 1 de la Carta de las Naciones Unidas de 1945, cuyo objeto es “fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos”.

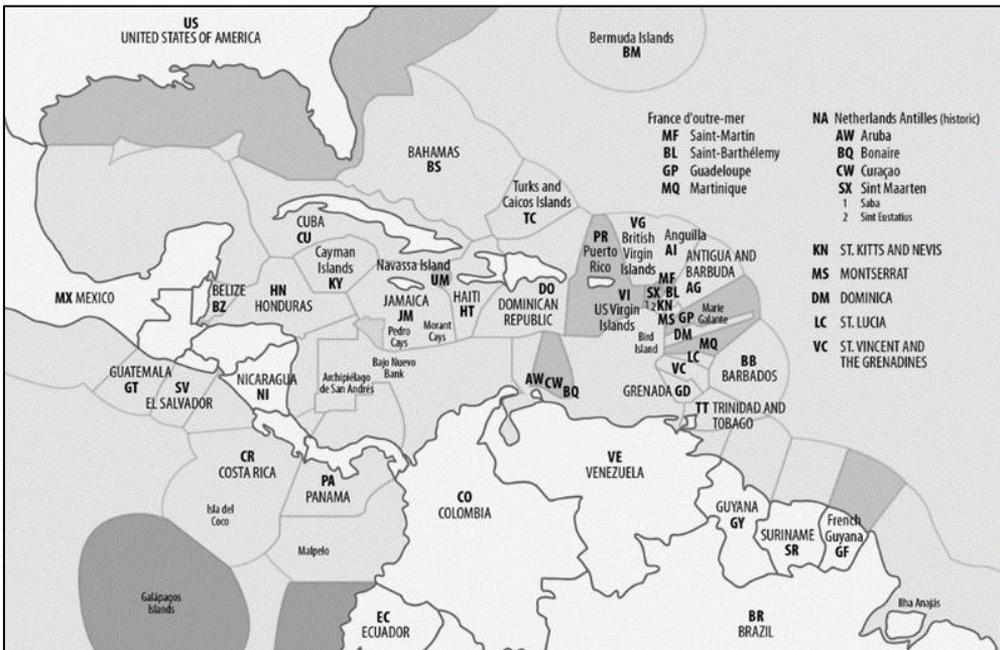
Aunado a esto, es importante destacar que el derecho de acceso a alta mar es una prioridad necesaria para garantizar la seguridad y estabilidad de Panamá. En tal sentido, el artículo 87 de CONVEMAR indica que “la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral”; asimismo, permite la libertad de navegación, el sobrevuelo, el tendido de cables y tuberías submarinas, la construcción de islas artificiales, pesca e investigación científica. De igual forma, la navegación en alta mar posibilita que los buques de guerra y buques propiedad de un Estado o explotados por este tengan inmunidad de la jurisdicción de cualquier Estado que no sea de su pabellón (Naciones Unidas, 1982).

Al considerar que por el Canal de Panamá transitan más de 14 000 barcos anualmente y que este país lidera el registro de abanderamiento de naves a nivel mundial con más de 8600 embarcaciones (ACP, 2024; AMP, 2023), el acceso de Panamá a alta mar constituye un asunto de seguridad nacional y prosperidad económica. Asimismo, la jurisprudencia internacional indica que el efecto de corte en la delimitación marítima es una consideración relevante, lo que genera ajustes y cambios para alcanzar resultados equitativos para las partes involucradas (International Court of Justice, 2012). Por ejemplo, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar indicó que la concavidad de una costa dentro de la cual se evidencia la presencia del efecto de corte demanda realizar ajustes (International Court of Justice, 2012). Paralelamente, la Corte Permanente de Arbitraje de la Haya estimó el efecto de corte con la finalidad de evitar las desventajas cuando un Estado se encuentran en una concavidad geográfica (International Court of Justice, 2014, p. 122).

Por otro lado, Panamá sufre un efecto de corte debido a que está ubicada dentro de una concavidad geográfica, en la cual los espacios marítimos de Costa Rica y Colombia producen un cerco marítimo que evita que tenga acceso directo a alta mar. Por consiguiente, el país en mención debe considerar el concepto integral de la ZEE, el cual está regulado por CONVEMAR y amparado por la jurisprudencia internacional (ver Figura 2).

**Figura 2**

*Zonas Económicas Exclusivas de la Región*



Nota. Tomado de *Territorial waters (EEZ) in the Caribbean*, por M. Dörrbecker, 2018, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_the\\_Territorial\\_Waters\\_in\\_the\\_Caribbean.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Territorial_Waters_in_the_Caribbean.png)

### **III.2. Problemáticas interpretaciones sobre la ZEE**

A pesar de que Panamá y Costa Rica han firmado y ratificado la CONVEMAR de 1982, Colombia no ha ratificado dicha Convención, lo cual provoca diversas interpretaciones sobre los derechos y obligaciones de la ZEE, de acuerdo con su derecho interno y no estrictamente conforme a este instrumento internacional.

El artículo 7 de la Ley 10 de 4 de agosto de 1978 de Colombia establece que la ZEE llegará hasta las 200 millas náuticas y que tendrá ciertas regulaciones; sin embargo, la Constitución Política de Colombia de 1991, en su artículo 101, dispone de manera taxativa que la ZEE forma parte de Colombia, por lo cual pertenece a la nación. En contraste, el artículo 3 de la Constitución de Panamá no incluye la ZEE como parte de su territorio, aunque este país adoptó posteriormente la CONVEMAR de 1982 mediante la Ley 38 de 4 de junio de 1996.

En el caso de Costa Rica, el artículo 6 de la Constitución Política de 1949 establece una jurisdicción especial hasta las 200 millas náuticas para proteger el medio ambiente marino de las aguas, el suelo y el subsuelo de dicha región.

En otras palabras, la ZEE se interpreta conforme a los marcos constitucionales de cada nación, lo cual se complica por la adhesión a la CONVEMAR por parte de Costa Rica y Panamá, en contraste con Colombia, que no se rige por dicha Convención. Verbigracia, aunque el artículo 301 de la CONVEMAR prohíbe el uso de la fuerza contra la integridad de otro Estado, no existe una definición clara acerca del nivel de uso de la fuerza que un Estado

puede emplear para defender su ZEE, lo que genera ambigüedades y la utilización de distintos mecanismos de control para el cumplimiento de la ley. En esa medida, la Corte Internacional de Justicia consideró que Colombia utilizó sus fuerzas navales contra las actividades de pesca e investigación científica en la ZEE de Nicaragua con el fin de hacer cumplir medidas de conservación del medio ambiente (International Court of Justice, 2022).

El nivel de utilización de la fuerza por parte de un Estado dentro de su ZEE resulta ambiguo. Por ejemplo, se han registrado diversas situaciones en diferentes regiones del mundo respecto al uso de la fuerza contra embarcaciones pesqueras en dichas áreas. Entre los casos documentados se encuentran disparos contra embarcaciones, disparos dirigidos a herir o incluso a matar a la tripulación, así como el hundimiento de las naves. Tales acciones, en ocasiones, se han interpretado como contrarias a las normas internacionales, aunque existe cierta permisibilidad para que un Estado haga uso de la fuerza letal con el fin de detener una acción ilegal y evitar consecuencias mayores (Francioni, 1985).

En paralelo, algunos países han aprobado leyes especiales para proteger su ZEE. Estados como Brasil, Uruguay y Perú han adoptado legislaciones nacionales que prohíben la realización de ejercicios militares y ensayos de armas en dichas zonas, lo cual se justifica en atención a la paz mundial y a la seguridad internacional (Yao y Wen, 2011).

No obstante, otra situación problemática surge en torno a las interpretaciones sobre el derecho de paso inocente en la ZEE. En este sentido, los artículos 22 y 23 de la CONVEMAR establecen que los buques tanqueros, las embarcaciones de energía nuclear o aquellas que transporten carga peligrosa, nociva o nuclear poseen el derecho de paso inocente, aunque con la

restricción de utilizar rutas señaladas, mantener la documentación respectiva y ejecutar medidas preventivas especiales. A modo de ejemplo, en 1992, Chile y Argentina prohibieron el paso del barco *Akatsuki Maru* por sus respectivas ZEE debido a que transportaba desechos radioactivos (Burns, 1992). De manera similar, en 1995, países como Antigua y Barbuda, Colombia, República Dominicana, Chile y Puerto Rico exigieron que el buque *Pacific Pintail*, que llevaba carga de desechos nucleares desde Francia hacia Japón, no transitara por sus ZEEs (Van Dyke, 2002).

Durante este último incidente, la Autoridad del Canal de Panamá informó que el *Pacific Pintail* no tenía impedimento de paso por parte de Panamá (Inter Press Service [IPS], 1995). En contraste, la Cancillería de Colombia manifestó su decisión de impedir el tránsito del barco en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución colombiana, que prohíbe la introducción al país de desechos nucleares o tóxicos (Redacción El Tiempo, 1995).

Estos antecedentes constituyen un elemento clave para considerar las posibles afectaciones futuras a Panamá derivadas de las decisiones que adopten las naciones vecinas sobre sus ZEEs, las cuales rodean geográficamente al país. Aunque el artículo II del Tratado de Neutralidad del Canal de Panamá garantiza el tránsito de todo tipo de embarcaciones sin discriminación alguna, las restricciones que impongan los Estados vecinos respecto al derecho de paso inocente podrían comprometer la operatividad del Canal de Panamá.

Conviene destacar que el tránsito de carga peligrosa por el Canal de Panamá es gestionado con especial rigurosidad por la Autoridad del Canal de

Panamá, que aplica protocolos estrictos de seguridad, utiliza prácticos altamente experimentados e impone inspecciones a dichas embarcaciones. De los más de 14,000 buques que cruzan anualmente el Canal, aproximadamente el 30 % transporta carga peligrosa y el 0.05 % carga radioactiva (La Prensa, 2002). Sin embargo, situaciones similares a las registradas en 1992 y 1995 podrían repetirse en el futuro, afectando tanto las operaciones como los ingresos generados por el Canal.

En consecuencia, pese a la vigencia del Tratado de Neutralidad y al alto nivel de seguridad y profesionalismo demostrado por el Canal de Panamá en el tránsito de embarcaciones, es previsible que, a largo plazo, los países de la región —en particular Costa Rica y Colombia— impongan mayores restricciones al paso de cargas peligrosas o radioactivas, con el objetivo de proteger el medio ambiente de sus ZEEs. Este escenario refuerza la necesidad de que Panamá cuente con un acceso directo a alta mar.

### **III.3. Ocupación militar de Panamá**

En 1903, Panamá firmó y ratificó las actuales delimitaciones marítimas bajo una condición de ocupación militar, lo que provocó una dependencia de las decisiones de los Estados Unidos de América. Al respecto, es preciso considerar lo establecido en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, la cual, en su artículo 52, indica que un tratado podría invalidarse cuando sobre un Estado exista la coacción por la amenaza o el uso de la fuerza para la realización de dicho tratado (Naciones Unidas, 1969).

En esa medida, ¿es posible probar más allá de la duda razonable que Panamá estaba bajo ocupación militar, la cual ejerció cierto grado de coacción

por la amenaza o el uso de la fuerza? En primer lugar, para responder una parte de la pregunta, es pertinente entender que el Convenio de Ginebra relativo a la Protección de Personas Civiles en Tiempo de Guerra, a través de su artículo 2, señala que una ocupación se puede dar de forma total o de forma parcial sobre el territorio, incluso cuando no haya resistencia armada (Cuarta Convención de Ginebra, 1949).

Aunque hay varios incidentes que ocurrieron antes de la separación de Panamá de Colombia en 1903, la ocupación militar por parte de los Estados Unidos de América se da por medio de la Convención del Canal a través del Istmo, mejor conocido como el Tratado Hay-Bunau Varilla de 18 de noviembre de 1903.

De tal modo, este tratado cedía a los Estados Unidos de América, a perpetuidad, una franja de 10 millas de ancho que cruzaba del mar Caribe al océano Pacífico a cambio de garantizar y mantener la independencia de Panamá. Además, se garantizaba el derecho de los Estados Unidos de América para el movimiento de barcos, tropas y municiones de guerra en la futura vía interoceánica, así como utilizar sus fuerzas policiales, terrestres y navales a su discreción (U.S. Department Of State & Bevans, 2024).

En segundo lugar, en cuanto a la amenaza o el uso de la fuerza, se pueden resaltar varios hechos importantes que prueban dicha condición, como la abolición del Ejército de Panamá, bajo la amenaza de intervención de la fuerza naval y terrestre de los Estados Unidos de América, tras el intento de Golpe de Estado del general Esteban Huertas contra el presidente de Panamá Manuel Amador Guerrero en 1904 (Barrett, 1904). Adicionalmente, el desarme de la

Policía Nacional en relación con las armas largas en 1916, el cual se exigió por parte de los Estados Unidos de América después de los disturbios en la ciudades de Panamá y Colón de 1915 (Lansing, 1915).

Otro hecho importante se registró durante la ocupación de tropas militares en la Provincia de Chiriquí de 1918 a 1920, con el objeto de supervisar las elecciones presidenciales de 1918, después de que el Presidente de Panamá Ciro Luis Urriola emitiera el Decreto 80 para suspender las elecciones indefinidamente (Araúz y Pizurnno, 1996). Posteriormente, en 1925 se ejecutó otra intervención militar de los Estados Unidos de América a solicitud del Gobierno panameño, producto de los enfrentamientos del movimiento inquilinario contra la Policía Nacional (Berna, 2023).

En ese orden de ideas, se podría argumentar que todas estas intervenciones militares fueron justificadas y que estaban legalmente respaldadas por el artículo 136 de la Constitución de Panamá, la cual facultaba a los Estados Unidos de América la acción de intervenir en Panamá cuando fuere conveniente. Sin embargo, otros hechos continuaron marcando la debilidad de Panamá. Por ejemplo, los Estados Unidos de América, Francia y Reino Unido no aprobaron la Resolución 330 de 1973 de las Naciones Unidas, donde se solicitaba que los países se abstuvieran de tomar medidas coercitivas que pusieran en riesgo la paz y la seguridad en Latinoamérica (Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, 1973).

Asimismo, se puede mencionar la Operación Militar Justa Causa de 1989 para derrocar al general Manuel Antonio Noriega, luego de que se negara a reconocer al nuevo gobierno democrático (Cole, 1995). Finalmente, se puede destacar la intervención militar de los Estados Unidos de América a solicitud

del presidente de Panamá Guillermo Endara Galimani, tras un levantamiento por parte de un grupo de miembros de la Policía Nacional.

Mientras toda esta historia se registraba en Panamá, los Estados Unidos de América mantenían una postura sumamente favorable para satisfacer los intereses de Colombia debido a la escasa independencia política de Panamá. En consecuencia, por medio del Tratado Urrutia-Thomson de 1914 le otorgó a Colombia derechos para utilizar de manera gratuita el Canal de Panamá con el fin de mover tropas, barcos y municiones de guerra, así como la utilización del ferrocarril en caso de que el tránsito por el Canal de Panamá fuera interrumpido, entre otros beneficios fiscales para sus productos y correos (Chávez, 2022). Del mismo modo, mediante dicho tratado, los Estados Unidos de América se comprometió a indemnizar a Colombia por la suma de USD 25 millones, equivalente a unos USD 785 millones en precios actuales (US Inflation Calculator, 2024).

Resulta llamativo que, a pesar de que, por medio del Tratado Urrutia Thomson de 1914, Colombia reclamaba derechos históricos sobre Panamá, en 1926 el entonces ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Enrique Olaya Herrera, se negó a participar en cualquier responsabilidad derivada del Convenio de Liquidación de Responsabilidades entre los Estados Unidos de América y Panamá, firmado el 28 de julio de 1926, dado que alegó que todo asunto respecto a Panamá estaba resuelto por medio del mismo Tratado de 1914 (Woolsey, 1931).

Como resultado, tal convenio de 1926 abrió las puertas para invitar a Colombia a establecer un tribunal de arbitraje para definir las responsabilidades

de Colombia y de Panamá en relación con el fuego de la Ciudad de Colón de 1885, donde ciudadanos de los Estados Unidos de América fueron afectados durante la Guerra Civil de Colombia de 1884-1885 (U.S. Department Of State & Bevans, 2024).

Otro hecho favorable para Colombia se evidencia por medio del canje de notas sobre las Instalaciones de Aeronaves para la Aviación Comerciales del 23 de febrero de 1929, en la cual se autorizaba que las aeronaves comerciales del país en mención pudieran tener permiso para aterrizar en tierra y aguas de los Estados Unidos de América y la Zona del Canal de Panamá. De manera recíproca, las aeronaves de los Estados Unidos de América tendrían el mismo beneficio en Colombia (U.S. Department of State & Bevans, 2024).

A pesar de todos estos beneficios, para la década de 1950, la Declaración de Política del Departamento de los Estados Unidos de América daba fe de la existencia de resentimiento hacia el rol que cumplieron los Estados Unidos de América en la Separación de Panamá de Colombia de 1903, la cual todavía se escuchaba en los mítines políticos, conferencias laborales y manifestaciones estudiantiles. Por tal razón, se consideraba necesario mantener buenas relaciones con Colombia por motivo del Canal de Panamá (U.S. Department of State, 1950).

Para la década de 1970, los intereses de naciones vecinas de Panamá giraban en torno a apoyar la lucha por lograr la reversión de la Zona del Canal por parte de los Estados Unidos de América hacia Panamá. Más tarde, en 1975, la Carta de los presidentes de Colombia, Costa Rica y Venezuela hacia el presidente de los Estados Unidos de América, Gerald Ford, daba testimonio de que esta última nación mantenía instalaciones militares dentro de la Zona del

Canal, la cual, en algunos casos, no tenía ninguna relación con la seguridad del Canal de Panamá. Esto le otorgó a Panamá el carácter de un puesto colonial, donde todo el país estaba subordinado exclusivamente a los intereses del coloso del norte (U.S. Department of State, 1975).

No obstante, la Declaración de Contadora de 24 de marzo de 1975, mediante la cual Colombia y Costa Rica solicitaron hacer uso gratuito del Canal de Panamá una vez concluyeran las negociaciones para la reversión con los Estados Unidos de América, así como la reacción en los círculos diplomáticos que condujo a la negociación del Tratado de Montería de 1979, evidencian la existencia de intereses altamente favorables para algunos actores, pero desfavorables para Panamá.

El factor de la ocupación militar dentro de disputas sobre nuevas delimitaciones marítimas no constituye un fenómeno novedoso. Ahora bien, en las reclamaciones presentadas por Nicaragua contra Colombia ante la Corte Internacional de Justicia, iniciadas en 2001, Nicaragua alegó la ocupación militar de los Estados Unidos de América, que mantenía más de 5000 soldados y ejercía un control de facto sobre las elecciones al momento de la firma y ratificación del Tratado Bárcenas-Esguerra de 1928. Dicho tratado reconocía la soberanía de Colombia sobre las islas de San Andrés, aunque no mencionaba Serranilla ni a Bajo Nuevo (International Court of Justice, 2004).

Al respecto, la Corte Internacional de Justicia señaló que Nicaragua no había protestado durante décadas, sino hasta 1972, cuando modificó su postura. Sin embargo, estos hechos no constituían un reconocimiento evidente de la soberanía de Colombia sobre los territorios en disputa. Aunque la Corte no

concedió todas las reclamaciones de Nicaragua, sí estableció una nueva delimitación marítima en 2012 (International Court of Justice, 2012).

En el caso de Panamá, las circunstancias derivadas de la ocupación de las fuerzas militares de los Estados Unidos de América entre 1903 y 1999 incidieron en sus delimitaciones marítimas. Este factor subyacente debe considerarse como parte de las bases para formular nuevas reclamaciones encaminadas a garantizar una ZEE con acceso directo a alta mar.

## **IV. OBSTÁCULOS PARA UNA NUEVA DELIMITACIÓN MARÍTIMA**

### **IV.1. Reminiscencia Colonialista**

La delimitación de la ZEE de Panamá se negoció bajo una reminiscencia colonialista de Colombia, la cual no tomó en consideración la totalidad de la historia panameña. En otras palabras, Colombia recurrió a sus recuerdos de la época colonial para fundamentar supuestos derechos históricos sobre la ZEE. Se podría argumentar que ello constituye una falacia; sin embargo, el marco jurídico constitucional colombiano evidencia la presencia de este enfoque. Este hecho resulta particular si se compara con las Constituciones Políticas de Costa Rica de 1821, 1859, 1869 y las posteriores, así como con la Constitución Política de Panamá de 1841, en las cuales no se mencionan territorios coloniales, sino aquellos conformados después de la época colonial.

Para comprender dicha reminiscencia colonialista, es necesario considerar que, en el siglo XVIII, el Virreinato de la Nueva Granada, perteneciente a la Corona Española, abarcaba un extenso territorio compuesto por lo que actualmente son Colombia, Venezuela, Ecuador, Panamá y una pequeña parte de Brasil. Su capital estaba localizada en Santafé de Bogotá.

Aunque este virreinato funcionó de manera intermitente, su existencia se extendió desde su establecimiento en 1717 hasta su capitulación en 1822.

A pesar de la amplitud territorial del Virreinato de la Nueva Granada durante el período colonial, los movimientos independentistas y el posterior surgimiento de la Gran Colombia bajo el liderazgo de Simón Bolívar y Francisco de Paula Santander no se desarrollaron de forma uniforme en todo el territorio. Por lo tanto, cuando se creó la Gran Colombia mediante la Ley Fundamental del 17 de diciembre de 1819, esta comprendía únicamente los territorios que hoy corresponden a Colombia y Venezuela. Durante ese período, Panamá, Quito y Guayaquil permanecieron leales a la Corona Española.

Posteriormente, la conformación de la Gran Colombia se formalizó el 6 de octubre de 1821, cuando Simón Bolívar sancionó la Constitución Política de Cúcuta. En el artículo 6 de esta Constitución se alude por primera vez a derechos de carácter colonialista al establecer que su territorio comprendía “el antiguo Virreinato de la Nueva Granada y la Capitanía General de Venezuela”.

Tal declaración no reflejaba la realidad del momento, sino las aspiraciones de Bolívar dentro de su proyecto de integrar a los países de América. En ese entonces, Panamá aún no formaba parte de la Gran Colombia, dado que solo se incorporó a ella después de proclamar su independencia de España el 28 de noviembre de 1821. La unión voluntaria de Panamá a la Gran Colombia se concretó el 9 de febrero de 1822 con la creación del Departamento del Istmo de Panamá y se ratificó el 24 de febrero del mismo año con el juramento de la Constitución colombiana (Celestino, 2023).

Sin embargo, las reminiscencias colonialistas respecto al Virreinato de Nueva Granada continuarían plasmándose textualmente no solamente en las Constituciones de Cúcuta de 1821, sino en las siguientes Constituciones Políticas de 1830, 1843, 1853, 1858, 1863 y 1886 (Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2024). En tal sentido, la Constitución de 1832 delimitaba los territorios con base en las Capitanías Generales de Venezuela y Guatemala y posesiones de Portugal en Brasil. Sobre esto, es importante resaltar que el nombre de Panamá empezó a aparecer a partir de la Constitución de Colombia de 1830.

La inclusión de Panamá en el marco constitucional de Colombia desde 1830 distaba considerablemente de la realidad que se vivía en el Istmo, dado que Panamá siempre manifestó y defendió su autonomía, lo cual condujo a la ejecución de varios movimientos separatistas. Cabe resaltar que uno de los primeros indicios se evidenció en las decisiones del Congreso Anfictiónico de Panamá de 1826, en el cual no se aceptaron las ideas de Simón Bolívar para conformar una alianza confederada (Beluche, 2021). No obstante, Panamá realizaría su primer movimiento separatista en 1830, el mismo año en que Venezuela y Ecuador decidieron separarse de la Gran Colombia.

Posteriormente, se produjeron los movimientos separatistas de 1831 y 1840 (Chávez, 2022). Durante este último, Panamá se proclamó como Estado independiente y soberano mediante la Convención Constituyente de 1841; sin embargo, esta condición no perduró, pues el Congreso de Colombia decidió enjuiciar a Tomás Herrera a pesar de la existencia de un acuerdo previo que había permitido la unión voluntaria de Panamá a Colombia (Núñez, 2011). Como consecuencia de estos movimientos separatistas, Colombia buscó garantizar la seguridad y neutralidad del Istmo de Panamá mediante la

celebración del Tratado Bidlack-Mallarino de 1846 con los Estados Unidos de América, con miras a la construcción de una futura vía de tránsito interoceánica a través del territorio panameño.

En este contexto, Panamá obtuvo el reconocimiento como Estado Federal, una condición que se mantuvo desde 1855 hasta 1886, cuando la Constitución Política de 1886 derogó los Estados Unidos de Colombia para dar paso a la República de Colombia. A partir de ese momento, Panamá pasó a denominarse un Departamento y no un Estado soberano (Kalmanovitz, 2012).

A diferencia de lo establecido en las Cartas Magnas de 1843 y 1853, las Constituciones Políticas de 1858 y 1863 sí respetaron la condición de Panamá como Estado Federal (Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2024). Durante dicho período se desarrolló el cuarto movimiento separatista de 1860, seguido por la quinta y definitiva separación de Panamá de Colombia en 1903 (Núñez, 2011).

Las reminiscencias colonialistas de Colombia respecto a Panamá se hicieron evidentes con el no reconocimiento de Panamá como Estado libre y soberano desde 1903, situación que solo se formalizó en 1914 mediante el Tratado Thomson-Urrutia entre los Estados Unidos de América y Colombia, en el cual Panamá no se consideró parte. Posteriormente, bajo esa misma perspectiva, el Tratado Uribe-Vargas Ozores de 1979, también conocido como Tratado de Montería, retomó lo dispuesto en el Tratado Thomson-Urrutia de 1914 para reivindicar supuestos derechos históricos de Colombia sobre el Canal de Panamá (Chávez, 2022).

Aunque se podría considerar que la reminiscencia colonialista constituye una falacia, la dilación del Senado colombiano en decidir la modificación del escudo nacional heredado desde 1834 —en el que aún aparecía el Istmo de Panamá como parte de su territorio—, para sustituirlo por las Islas de San Andrés (El Nuevo Siglo, 2012), revela la persistencia de una concepción histórica en la nación colombiana a pesar de que Panamá dejó de ser parte de su territorio.

No obstante, tales reminiscencias colonialistas carecen de fundamento al analizar la historia de Panamá a la luz del principio de derecho internacional *uti possidetis juris*. Este principio establece que cuando un Estado alcanza su independencia, adquiere los territorios y fronteras heredados del poder colonial, lo que conlleva la obligación de respetar las fronteras al momento de la independencia. En otras palabras, este principio constituye una “fotografía” del territorio tal como se encontraba, por lo cual se conecta de manera lógica con los procesos de descolonización en cualquier momento en que estos ocurran (International Court of Justice, 1986).

De tal modo, es preciso mencionar que Panamá se unió al proyecto de la Gran Colombia; asimismo, la Gran Colombia de Bolívar no es equivalente a la actual República de Colombia. A lo largo de la relación de Panamá y Colombia de 1822 hasta 1903, se puede evidenciar que el reconocimiento de los territorios de Panamá al momento de su independencia se dio con base en el principio de derecho internacional *uti possidetis*, el cual Colombia no quiso reconocer sino hasta el año 1914 con el Tratado Urrutia-Thomson.

Ahora bien, la separación histórica de Panamá de cualquier tipo de reminiscencia colonialista de Colombia se remonta a los territorios gobernados

por la Real Audiencia de Panamá, mucho antes de que naciera la Gran Colombia en 1819. En este escenario, la Audiencia de Panamá se creó por medio de la Real Cédula de 26 de enero de 1538 por parte del rey Carlos V de España. Esta tuvo varios periodos de intermitencia, los cuales se pueden agrupar de 1538-1542, 1563-1718 y 1722-1751 (Ministerio de Cultura de España, 2024). Como resultado, esto habilitó la creación de la Comandancia General de Tierra Firme, donde Panamá pasó a ser una provincia controlada por un gobernador.

Aunque eventualmente la Comandancia de Panamá pasó bajo la subordinación del Virreinato de Nueva Granada, se alegaron discrepancias y protestas que se llevaron ante la Corona Española por motivo de la distancia, con el objeto de evitar la anarquía en el territorio. A pesar de ello, la administración de justicia para casos de cuantía mayor se subordinó a la Real Audiencia de Santa Fe, mientras Panamá seguía atendiendo de forma independiente casos de cuantía menor debido a los problemas de distancia entre Panamá y Nueva Granada (Muro, 1975).

Finalmente, las guerras de independencia en Sur América lograron el éxito esperado contra las fuerzas españolas. Sin embargo, el Gobierno de Panamá se mantuvo fiel a la Corona Española e independiente de lo que en 1819 fue conocido como la Gran Colombia (Colombia y Venezuela).

En resumen, aunque Panamá voluntariamente se unió a la Gran Colombia en 1822, las reminiscencias colonialistas de Colombia perdieron sostenimiento en el tiempo a la luz de la historia de la Real Audiencia de Panamá, el incumplimiento del marco jurídico existente durante el Estado Federal de Panamá en el primer período de 1841 y el segundo de 1855-1886,

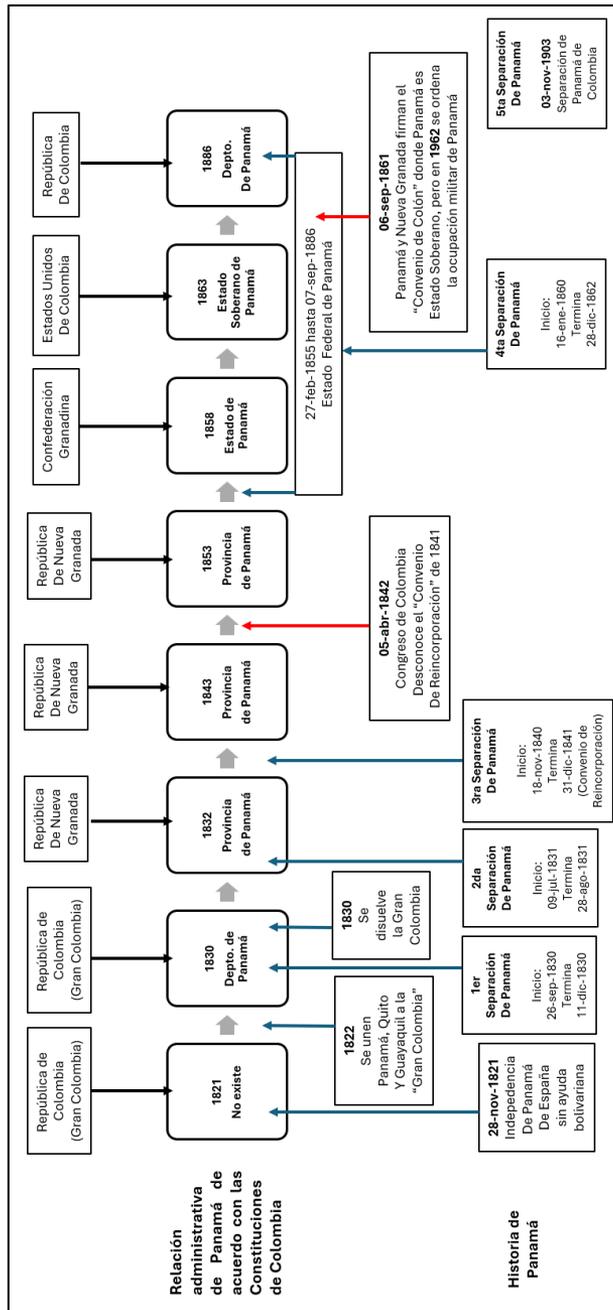
*Yovani Edgar Chávez Rodríguez*

con motivo de las reformas constitucionales de Colombia, así como por las reclamaciones del Tratado Thomson-Urrutia de 1914, que ningún panameño firmó. En efecto, todos estos acontecimientos contribuyeron a la desconfianza de Panamá en torno a Colombia (ver Figura 3).

### **Figura 3**

*Relación postcolonial entre Panamá y Colombia*

*Bases para una nueva delimitación marítima para Panamá en el mar caribe y el océano pacífico*



Nota. Elaboración propia.

## **IV.2. Existencia de Tres Tratados Vigentes y un Convenio**

La vía jurídica para establecer una nueva delimitación marítima en el Caribe y el Océano Pacífico enfrenta cuatro escollos principales, derivados de los tratados de delimitación suscritos entre Panamá, Colombia, Costa Rica y Ecuador. Dichos instrumentos son los siguientes: a) el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá del 20 de noviembre de 1976; b) el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y de Cooperación Marítima entre la República de Panamá y la República de Costa Rica, firmado el 2 de febrero de 1980; y c) el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Cooperación Marítima entre la República de Colombia y la República de Costa Rica, suscrito en Bogotá el 6 de abril de 1984.

Panamá cuenta con una posible ventaja jurídica, dado que el *Convenio de Delimitación Marítima entre Colombia, Costa Rica y Ecuador* de 2016 (Xinhua, 2016) no posee carácter estrictamente vinculante, conforme a lo dispuesto en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, pues un convenio no se encuentra en la misma categoría que un tratado. A pesar de ello, un eventual reclamo por parte de Panamá no afectaría los intereses de Ecuador, lo cual permitiría reenfocar los esfuerzos hacia negociaciones y/o reclamaciones con Costa Rica, Colombia y Nicaragua (ver Figura 4).

### **Figura 4**

*Convenio Marítimo entre Colombia, Costa Rica y Ecuador de 2016*

*Bases para una nueva delimitación marítima para Panamá en el mar caribe y el océano pacífico*



*Nota.* Tomado de *Mapa de los límites marinos en el Mar de Balboa*, por Milenioscuro, 2017, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa\\_del\\_Mar\\_de\\_Balboa\\_\(límites\\_marinos\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_del_Mar_de_Balboa_(límites_marinos).svg)

Por consiguiente, el primer paso consistiría en que Panamá inicie negociaciones con Colombia, Costa Rica y Nicaragua para una nueva delimitación de sus zonas económicas exclusivas (ZEE). Es probable que Colombia decida no negociar una nueva delimitación con Panamá. En este sentido, el artículo 74 de la CONVEMAR de 1982 establece que “cuando exista un acuerdo en vigor entre los Estados interesados, las cuestiones relativas a la delimitación de la zona económica exclusiva se resolverán de conformidad con las disposiciones de ese acuerdo”.

No obstante, Panamá podría presentar su caso ante la Corte Internacional de Justicia, tomando en cuenta lo dispuesto en el artículo 287 de la CONVEMAR, el cual permite someter a esta instancia las controversias relacionadas con la aplicación o interpretación de dicha Convención.

En caso de una eventual controversia marítima entre Panamá y Colombia en el Océano Pacífico, se configuraría una situación particular: Panamá y Costa Rica son Estados parte de la CONVEMAR de 1982, mientras que Colombia únicamente la ha firmado. Sin embargo, esta circunstancia no resulta novedosa para la Corte Internacional de Justicia, la cual, en el caso *Nicaragua c. Colombia*, señaló que en tales escenarios corresponde tener en cuenta el derecho internacional consuetudinario o la costumbre internacional (International Court of Justice, 2012). Por consiguiente, la moción judicial de Panamá no tendría obstáculo ante la Corte Internacional de Justicia, a pesar de que existan tres tratados vigentes y un convenio.

## V. PROPUESTA DE UNA NUEVA ZEE PARA PANAMÁ

En el derecho internacional consuetudinario existen dos métodos principales para la delimitación marítima. El primero es el método de la bisectriz del ángulo, que consiste en simplificar las costas relevantes mediante el trazo de líneas que reflejan la dirección general de dichas costas, lo cual produce un ángulo. Posteriormente, dicho ángulo se divide de forma estricta por un bisector en partes iguales.

Este método se ha utilizado en diversas controversias, tales como la *Plataforma continental entre el Reino Unido y Francia* (1978); *Libia c. Túnez* (1982); *Golfo de Maine entre Canadá y los Estados Unidos de América* (1984); *Guinea c. Guinea-Bisáu* (1989); así como *Nicaragua c. Honduras* (2007) (International Court of Justice, 2011). No obstante, se le ha considerado un método no exento de subjetividades, dado que no toma en cuenta ciertos factores relevantes para la delimitación marítima (Jiménez, 2023).

El segundo es el método de tres etapas, también denominado método trifásico. En la primera etapa se traza provisionalmente una línea equidistante mediante la aplicación objetiva de la geometría. En la segunda, se evalúa si existen factores que requieran un ajuste para alcanzar un resultado equitativo. Finalmente, en la tercera etapa, se verifica que la nueva delimitación no genere una desproporcionalidad entre la extensión de la costa y el área marítima asignada a cada Estado (International Court of Justice, 2012).

Este método se ha aplicado en casos como el del *Mar Negro entre Rumania y Ucrania* (2009) y el de *Perú c. Chile* (2014). Aunque ni las Convenciones de Ginebra sobre el Mar de 1958 ni la CONVEMAR de 1982 definen un método específico para la delimitación marítima, tanto la Corte Internacional de Justicia como los tribunales arbitrales y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar han utilizado de manera progresiva este método, lo que ha generado un marco de interacción, congruencia y coherencia (Jiménez, 2023).

Si bien el método de tres etapas no es perfecto, permite cierto grado de certeza y previsibilidad en los tribunales internacionales de justicia (Sun, 2016). En consecuencia, la nueva delimitación marítima en el mar Caribe entre Panamá, Nicaragua y Colombia debería considerar elementos del método de la bisectriz del ángulo, mientras que la delimitación en el océano Pacífico entre Panamá y Colombia tendría que contemplar tanto dicho método como el de tres etapas.

En este sentido, las nuevas áreas de delimitación marítima en el mar Caribe deben enfocarse en tres polígonos: a) Phi ( $\phi$ ); b) Chi ( $\chi$ ); y c) Psi ( $\psi$ ).

Los dos primeros tendrían que ser negociados y/o reclamados ante Nicaragua, en virtud del fallo de la Corte Internacional de Justicia de 2012, mientras que el último debería ser negociado y/o reclamado ante Colombia.

En cuanto al océano Pacífico, las nuevas áreas de delimitación marítima se deben centrar en dos polígonos: a) Pi ( $\pi$ ) y b) Ýpsilon ( $\upsilon$ ). El primer polígono debe negociarse y/o reclamarse ante Colombia, mientras que el último polígono debe negociarse y/o reclamarse ante Colombia y Costa Rica con el fin de establecer un Corredor Marítimo de alta mar para crear un acceso equitativo a las aguas internacionales (ver Figura 5).

**Figura 5**

*Coordenadas geográficas de la nueva delimitación marítima de Panamá*

ÁREAS DE NEGOCIACIÓN Y/O RECLAMACIÓN				
MAR CARIBE				
Polígono	Vértices del Polígono	Coordenadas Geográficas (WSG 84)		Referencia Infográfica
		Latitud (N)	Longitud	
phi	A	11° 00' 00"	81° 15' 00"	
	B	11° 00' 00"	80° 00' 00"	
	C	11° 50' 00"	80° 00' 00"	
chi	A	11° 50' 00"	80° 00' 00"	
	B	11° 50' 00"	79° 37' 00"	
	C	12° 05' 00"	79° 37' 00"	
psi	A	12° 05' 00"	79° 37' 00"	
	B	11° 50' 00"	79° 00' 00"	
	C	12° 30' 00"	79° 00' 00"	
	D	11° 50' 00"	79° 37' 00"	

ÁREA DE NEGOCIACIÓN Y/O RECLAMACIÓN				
OCEANO PACÍFICO				
Polígono	Vértices del Polígono	Coordenadas Geográficas (WSG 84)		Referencia Infográfica
		Latitud (N)	Longitud	
pi	A	05° 00' 00"	79° 52' 00"	
	B	04° 00' 00"	82° 00' 00"	
	C	05° 00' 00"	84° 19' 00"	
	D	04° 00' 00"	84° 19' 00"	
ýpsilon	A	05° 00' 00"	84° 19' 00"	
	B	05° 00' 00"	86° 00' 00"	
	C	01° 00' 00"	84° 19' 00"	
	D	01° 00' 00"	86° 00' 00"	

Nota. Elaboración propia.

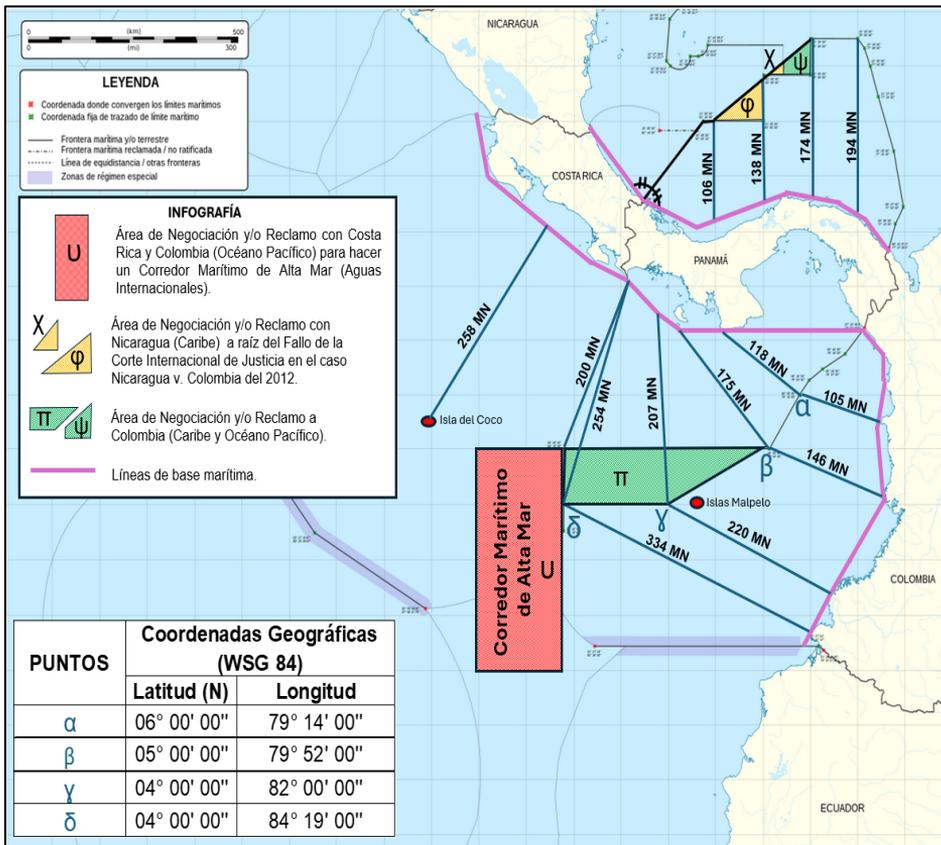
Siguiendo el método de tres etapas o trifásico, como primer paso se puede analizar los puntos equidistantes en cuanto a millas náuticas (MN),

teniendo en cuenta las líneas de base marítima comparando Panamá versus (v.) Colombia, de la siguiente manera: a) Punto  $\alpha$ : 118 MN v. 105 MN; b) Punto  $\beta$ : 175 MN v. 146 MN; c) Punto  $\gamma$ : 207 MN v. 220 MN; d) Punto  $\delta$ : 254 MN v. 334 MN. En tal sentido, se puede observar que los cuatro puntos de Panamá presentan un promedio de 188 MN, mientras que para Colombia presentan un promedio de 201 MN.

Como segundo paso, se requerirá realizar algún ajuste, de ser necesario. Por tal razón, Panamá deberá solicitar la creación de un corredor marítimo de alta mar con el propósito de tener acceso a aguas internacionales (polígono v) por motivo del Canal de Panamá, como vía de tránsito internacional libre para todas las naciones de la Tierra. Como resultado, este corredor permitirá el acceso de Panamá y se regirá de acuerdo con la norma internacional sobre aguas internacionales (ver Figura 6).

**Figura 6**

*Mapa de la nueva delimitación marítima de Panamá*

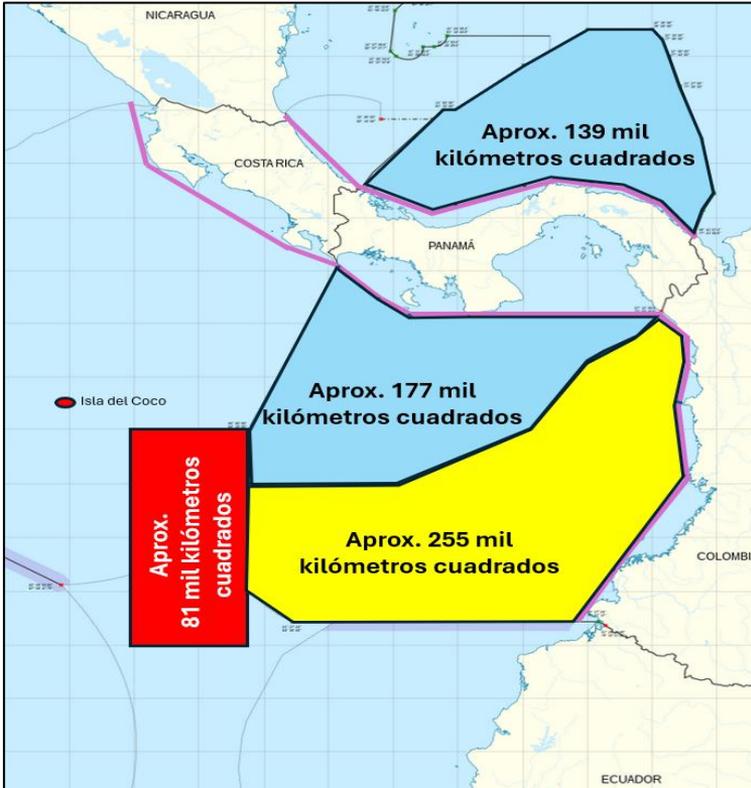


Nota. Tomado de *Mapa de los límites marinos en el Mar de Balboa*, por Milenioscuro, 2017, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa\\_del\\_Mar\\_de\\_Balboa\\_\(límites\\_marinos\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_del_Mar_de_Balboa_(límites_marinos).svg)

Finalmente, como parte de la tercera etapa, se podrá analizar la proporcionalidad entre la nueva delimitación marítima entre Panamá y Colombia, la cual reflejará una distribución más equitativa en donde Panamá contará con aproximadamente 177 mil kilómetros cuadrados, mientras que Colombia contará con 255 mil kilómetros cuadrados (ver Figura 7).

**Figura 7**

*Proporcionalidad de la Nuevas ZEE y Corredor Marítimo de Alta Mar*



*Nota.* Tomado de *Mapa de los límites marinos en el Mar de Balboa*, por Milenioscuro, 2017, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa\\_del\\_Mar\\_de\\_Balboa\\_\(límites\\_marinos\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_del_Mar_de_Balboa_(límites_marinos).svg)

**VI. VÍA JURÍDICA PARA NUEVAS DELIMITACIONES MARÍTIMAS**

La nueva delimitación marítima de Panamá debe ser alcanzada por la vía jurídica internacional. El Artículo 56 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 permite la denuncia de un tratado debido a su naturaleza. En este sentido, dicho artículo establece que existen tratados que

pueden estar en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general (*jus cogens*) (Brilmayer y Yemane, 2011).

De acuerdo con el Informe de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas (2019), una norma puede adquirir estatus imperativo cuando se hace evidente mediante resoluciones adoptadas por organizaciones internacionales, así como por decisiones de tribunales internacionales, tales como la Corte Internacional de Justicia, entre otros. En lo que concierne al proceso de negociaciones de nuevas delimitaciones marítimas, se ha planteado que la CONVEMAR podría alcanzar el estatus de *jus cogens* o norma imperativa de derecho internacional general. Sin embargo, algunos autores sostienen que no existe claridad respecto de si la CONVEMAR, pese a su reconocimiento internacional, efectivamente ostenta dicho estatus (Becker, 2007).

Al respecto, el Artículo 74 de la CONVEMAR establece que “la delimitación de la 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”. Es decir, se requiere iniciar previamente negociaciones con Colombia, Costa Rica y Nicaragua en torno a una nueva delimitación marítima para, en caso de no prosperar, notificar la decisión de denunciar el tratado a la Secretaría General de las Naciones Unidas, así como a las demás partes, con una antelación mínima de doce meses.

Si bien el Artículo 287 de la CONVEMAR permite elegir entre la Corte Internacional de Justicia, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar u otros tribunales, Panamá debería optar por interponer el caso ante la Corte Internacional de Justicia. De tal modo, esta elección se fundamentaría en el

principio de igualdad de derechos entre naciones, el derecho de acceso a alta mar, el derecho de paso inocente, la observancia de la equidistancia de los puntos de las líneas de base entre Panamá y Colombia para definir una nueva ZEE, así como en la necesidad de garantizar la seguridad del Canal de Panamá. Aunque las decisiones de la Corte Internacional de Justicia puedan generar repercusiones para Colombia, Costa Rica y Nicaragua, Panamá merece ser considerado dentro del concierto de las naciones.

## **VII. CONCLUSIÓN**

La necesidad de una nueva delimitación marítima de Panamá en el océano Pacífico y en el mar Caribe resulta de vital importancia para garantizar la libertad y prosperidad de la nación. Sin embargo, la situación actual de la ZEE de Panamá no se ajusta a lo establecido en la CONVEMAR de 1982, dado que no alcanza las 200 millas náuticas. A ello se suma la falta de acceso directo a alta mar, aspecto imperativo por la relevancia estratégica del Canal de Panamá. Las interpretaciones problemáticas que puedan efectuar los Estados vecinos respecto a la ZEE, junto con el papel subyacente de la ocupación militar de los Estados Unidos de América en Panamá, plantean la necesidad de una solución jurídica.

Aunque las reminiscencias colonialistas representan un obstáculo, el principio de derecho internacional *uti possidetis* y la trayectoria histórica de independencia de Panamá –desde 1539 hasta su emancipación de España en 1821, así como su relación con Colombia entre 1822 y 1903– eliminan toda pretensión de derechos colonialistas. Asimismo, la existencia de tres tratados y

un convenio vigentes no invalida el principio *jus cogens* cuando se encuentra comprometida una norma imperativa de derecho internacional.

En consecuencia, este artículo plantea una propuesta de nueva ZEE, en la cual las áreas de delimitación marítima en el Mar Caribe deben concentrarse en tres polígonos: a) Phi ( $\varphi$ ); b) Chi ( $\chi$ ); y c) Psi ( $\psi$ ). Los dos primeros polígonos deberían ser negociados y/o reclamados ante Nicaragua, en virtud del Fallo de la Corte Internacional de Justicia de 2012, mientras que el último correspondería ser negociado y/o reclamado ante Colombia.

Respecto al Océano Pacífico, las nuevas áreas de delimitación marítima deberían enfocarse en dos polígonos: a) Pi ( $\pi$ ) y b) Ýpsilon ( $\upsilon$ ). El primero debe ser negociado y/o reclamado ante Colombia, mientras que el segundo correspondería ser negociado y/o reclamado ante Colombia y Costa Rica con el fin de establecer un Corredor Marítimo de alta mar o aguas internacionales.

Para alcanzar este objetivo se requiere la adopción de un curso de acción jurídico ante la Corte Internacional de Justicia contra Costa Rica, Colombia y Nicaragua, en caso de que las negociaciones no prosperen. Es previsible que tales decisiones generen repercusiones en los dominios marítimos del Océano Pacífico y del Mar Caribe; no obstante, Panamá merece tratarse de manera equitativa en el concierto de las naciones. Aun cuando décadas de humillación histórica han afectado a Panamá, existen bases suficientes para alcanzar una justicia histórica en una nación bañada por ambos mares y que conecta al mundo a través del Canal de Panamá.

## REFERENCIAS

- Autoridad Del Canal de Panamá [ACP]. (2024). *Estadísticas de Tránsito*. <https://pancanal.com/estadisticas/>
- Autoridad Marítima de Panamá [AMP]. (2023). *Panamá continúa siendo líder en abanderamiento de naves con 8,662 embarcaciones*. <https://www.amp.gob.pa/noticias/notas-de-prensa/panama-continua-siendo-lider-en-abanderamiento-de-naves-con-8662-embarcaciones/>
- ARAP. (2022). *Retienen embarcación colombiana que realizaba pesca ilegal en aguas panameñas*. Telemetro Reporta. <https://www.telemetro.com/nacionales/retienen-embarcacion-colombiana-que-realizaba-pesca-ilegal-aguas-panamenas-n5765820>
- Araúz, C., & Pizurnno, P. (1996). Capítulo IV: Caudillismo e Intervencionismo (1918-1924). En *Estudios sobre el Panamá republicano : 1903-1989* (pp. 115–140). Republicano.
- Asamblea Legislativa. Ley 6705 de 28 de diciembre de 1981 sobre Tratado Delimitación Areas Marinas y Cooperación Marítima con Panamá.
- Asamblea Nacional. (1972). *Constitución Política de la República de Panamá*. [https://www.asamblea.gob.pa/APPS/LEGISPAN/PDF\\_NORMAS/1970/1972/1972\\_028\\_2256.pdf](https://www.asamblea.gob.pa/APPS/LEGISPAN/PDF_NORMAS/1970/1972/1972_028_2256.pdf)
- Asamblea Nacional. (1977). *Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y asuntos conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá*. Gaceta Oficial. <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/18-de-1977-jun-30-1978.pdf>
- Asamblea Nacional. (1982). *Ley 5 de 5 de noviembre de 1981 sobre el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y de Cooperación Marítima entre la República de Panamá y la República de Colombia*. Gaceta Oficial. <https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/5-de-1981-jan-12-1982.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de la República de Colombia*.

- Asamblea Nacional de Costa Rica. (1949). *Constitución Política de Costa Rica*. Georgetown University. <https://pdba.georgetown.edu/Parties/CostaRica/Leyes/constitucion.pdf>
- Bangladesh v. India. (2014). *Bangladesh v. India (Sentencia)*. Corte Permanente de Arbitraje. <https://pcacases.com/web/sendAttach/383>
- Bangladesh v. Myanmar. (2011). *Controversia relativa a la delimitación de la frontera marítima entre Bangladesh y Myanmar en el Golfo de Bengala*. International Tribunal for the Law of the Sea. [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_16/corrected\\_PV\\_s/ITLOS\\_PV.11\\_5\\_Rev.1\\_E.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_16/corrected_PV_s/ITLOS_PV.11_5_Rev.1_E.pdf)
- Bangladesh v. Myanmar. (2012). *Controversia relativa a la delimitación de la frontera marítima entre Bangladesh y Myanmar en el Golfo de Bengala (Sentencia de 14 de marzo de 2012)*. International Tribunal for the Law of the Sea. [https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_16/published/C16-J-14\\_mar\\_12.pdf](https://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_16/published/C16-J-14_mar_12.pdf)
- Barrett, J. (1904). *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, With the Annual Message of the President Transmitted to Congress December 6, 1904 (Mr. Barrett to Mr. Hay)*. Office of the Historian.
- Becker, M. (2007). International Law of the Sea. *Inernational Lawyer*, 41, 671–682. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1132&context=til>
- Beluche, O. (2021). *El Congreso Anfictiónico de Panamá*. Sin Permiso. <https://www.sinpermiso.info/textos/el-congreso-anfictionico-de-panama>
- Berna, A. (2023). *La alianza con el ejército americano, cuando la oligarquía puso en riesgo la soberanía panameña*. La Estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/panama/publicando-historia/alianza-ejercito-americano-oligarquia-puso-LELE499882>
- Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. (2024). *Constituciones de Colombia*. [https://www.cervantesvirtual.com/portales/constituciones\\_hispanoamericanas/colom](https://www.cervantesvirtual.com/portales/constituciones_hispanoamericanas/colom)

bia\_constituciones/?paginaUsuario=2&numresult=10&vista=reducida&q=&orden=f  
echapublicacionoriginal&paginaNavegacion=2

- Brilmayer, L., & Yemane, I. (2011). Treaty Denunciation and “Withdrawal” from Customary International Law: An Erroneous Analogy with Dangerous Consequences. *The Yale Law Journal*, 120(217). <https://www.yalelawjournal.org/forum/treaty-denunciation-and-qwithdrawalq-from-customary-international-law-an-erroneous-analogy-with-dangerous-consequences>
- International Court of Justice. (1986). *Caso concerniente a la Disputa Fronteriza (Burkina Faso v. Mali)*. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/69/069-19861222-JUD-01-00-EN.pdf>
- Burns, C. (1992). *Japanese plutonium ship leaves France; police run in with environmentalists*. The Times and Democrat. <https://www.newspapers.com/article/the-times-and-democrat-akatsuki-maru-q/95755015/>
- Celestino, A. (2023). Rein vindicación de un Hecho Histórico: 10 de noviembre de 1821. *Cátedra*, 20, 22–39. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/catedra/article/view/4183>
- Chávez, Y. (2022). El camino para abolir el sempiterno Tratado Uribe-Vargas Ozores. *Ius Humani*, 11(2), 29–54. <https://doi.org/10.31207/ih.v11i2.304>
- Cole, R. (1995). *Operation Just Cause: The Planning and Execution of Joint Operations in Panama from February 1988 to January 1990*. Joint History Office. [https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/History/Monographs/Just\\_Cause.pdf](https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/History/Monographs/Just_Cause.pdf)
- Congreso de Colombia. Ley 1/19 [Ley Fundamental], 17 de diciembre de 1819.
- Congreso de Colombia. Ley 4/77 por la cual se aprueba el “Tratado de Areas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos entre la República de Panamá y la República de Colombia], 21 de enero de 1977.

Congreso de Colombia. Ley 10/78 [Por medio de la cual se dictan normas sobre mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, y se dictan otras disposiciones], de 4 de agosto de 1978.

Congreso de Cúcuta. (1821). *Constitución de la República de Colombia de 1821*. Biblioteca Virtual Del Banco de La República. <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll10/id/3925/>

Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. (1973). *Resolución de las Naciones Unidas 330*. United Nations. <https://digitallibrary.un.org/record/93493>

Cuarta Convención de Ginebra. (1949). *Convenio de Ginebra relativo a la Protección de Personas Civiles en Tiempo de Guerra*. [https://www.un.org/en/genocideprevention/documents/atrocity-crimes/Doc.33\\_GC-IV-EN.pdf](https://www.un.org/en/genocideprevention/documents/atrocity-crimes/Doc.33_GC-IV-EN.pdf)

Declaración de Panamá. (1938). *Declaración de Panamá de 1938 sobre Neutralidad*. Naciones Unidas. <https://maint.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000003-0608.pdf>

Dörrbecker, M. (2018). *Territorial waters (EEZ) in the Caribbean*. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map\\_of\\_the\\_Territorial\\_Waters\\_in\\_the\\_Caribbean.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_Territorial_Waters_in_the_Caribbean.png)

El Nuevo Siglo. (2012). *Cambiarían Panamá por San Andrés en escudo*. <https://www.elnuevosiglo.com.co/cambiarian-panama-por-san-andres-en-escudo>

Executive Orden 9633. (1945). *Proclamación 2667 de la Política de los Estados Unidos respecto al subsuelo y lecho marino de la Plataforma Continental*. National Oceanic and Atmospheric Administration. [https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil\\_proc\\_2667.pdf](https://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_proc_2667.pdf)

Francioni, F. (1985). Uso de la fuerza en tiempos de paz, actividades militares y la Nueva Ley del Mar. *Cornell International Law Journal*, 18(2), 203–226. <https://scholarship.law.cornell.edu/cilj/vol18/iss2/3/>

*Bases para una nueva delimitación marítima para Panamá en el mar Caribe y el océano Pacífico*

- International Court of Justice. (2004). *Declaración Escrita del Gobierno de Nicaragua*. International Court of Justice. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/124/13872.pdf>
- International Court of Justice. (2012). *Nicaragua v. Colombia (Sentencia del 19 de noviembre de 2012)*. International Court of Justice. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/124/124-20121119-JUD-01-00-EN.pdf>
- International Court of Justice. (2022). *Presuntas Violaciones de Derechos Soberanos y Espacios Marítimos en el Caribe (Nicaragua versus Colombia)*. International Court of Justice. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/155/155-20220421-jud-01-00-en.pdf>
- International Court of Justice. (2023). *Cuestión de la Delimitación de la Plataforma Continental entre Nicaragua y Colombia Más Allá de las 200 Millas Náuticas de la Costa Nicaragüense (Nicaragua V. Colombia)*. Corte Internacional de Justicia. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/154/154-20230713-jud-01-00-en.pdf>
- Inter Press Service [IPS]. (1995). *MSG056G/01E PANAMA: Comisión canalera desconoce arribo de barco de la muerte*. <https://ipsnoticias.net/1995/02/msg056g01e-panama-comision-canalera-desconoce-arribo-de-barco-de-la-muerte/>
- Jiménez, E. (2023). El método de delimitación marítima en tres etapas: concreción y desarrollo a través de la jurisprudencia internacional reciente. *Anuario Español de Derecho Internacional*, 39, 497–538. <https://doi.org/10.15581/010.39.497-537>
- Kalmanovitz, S. (2012). El Federalismo y la Fiscalidad del Estado Soberano de Panamá, 1850–1886. *Revista de Economía Institucional*, 14(27), 100–145. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0124-59962012000200005](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-59962012000200005)

- La Prensa. (2002). *Evalúan peligro nuclear en el Canal*.  
[https://www.prensa.com/impres/opinion/Evaluan-peligro-nuclear-Canal\\_0\\_608939154.html](https://www.prensa.com/impres/opinion/Evaluan-peligro-nuclear-Canal_0_608939154.html)
- Lansing, R. (1915). *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, With the Address of the President to Congress December 7, 1915 (No. 819.1052/49. The Secretary of State to Minister Price)*. Office of the Historian.  
<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1915/d1836>
- Metro Libre. (2021). *Detienen embarcación con bandera de Costa Rica en faenas de pesca ilegal en Panamá*. <https://www.metrolibre.com/nacionales/detienen-embarcacion-con-bandera-de-costa-rica-en-faenas-de-pesca-ilegal-en-panama-LDML202832>
- Milenioscuro. (2017). *Mapa de los límites marinos en el Mar de Balboa*. Wikipedia.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa\\_del\\_Mar\\_de\\_Balboa\\_\(límites\\_marinos\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_del_Mar_de_Balboa_(límites_marinos).svg)
- Ministerio de Ambiente. Decreto Ejecutivo 2 de 22 de septiembre de 2015. Gaceta Oficial.
- Ministerio de Ambiente. Decreto Ejecutivo 2 de 2 de marzo de 2023.
- Ministerio de Cultura de España. (2024). *Audiencia de Panamá*. Portal de Archivos Españoles.  
<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/description/1859901>
- Muro, F. (1975). *La Configuración de Provincias Mayores en Indias como Distritos Administrativos Puros*. Anuario Jurídico III-IV.  
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2119/8.pdf>
- Naciones Unidas. (1945). *Artículo 1 de la Carta de las Naciones Unidas*.  
<https://www.un.org/es/about-us/un-charter/chapter-1>
- Naciones Unidas. (1969). *Convención de Viena sobre el derecho de los tratados*.  
[https://www.oas.org/36ag/espanol/doc\\_referencia/convencion\\_viena.pdf](https://www.oas.org/36ag/espanol/doc_referencia/convencion_viena.pdf)
- Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)*.  
[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

*Bases para una nueva delimitación marítima para Panamá en el mar Caribe y el océano Pacífico*

- Naciones Unidas. (2019). *Reporte de la Comisión de Derecho Internacional*.  
[https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a\\_74\\_10.pdf](https://legal.un.org/ilc/documentation/english/reports/a_74_10.pdf)
- Núñez, O. (2011). *Panamá en Nuestra Historia Constitucional*. Poliantea.
- Panamá América. (2023). Panamá eleva a más del 54 % sus aguas marinas protegidas. *Panamá América*. <https://www.panamaamerica.com.pa/aldea-global/panama-eleva-mas-del-54-sus-aguas-marinas-protegidas-1218886>
- Redacción El Tiempo. (1995). *Alerta por Material Radioactivo sobre Aguas Colombianas*.  
<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-288287>
- Sun, C. (2016). 26 comentarios sobre el Enfoque de Tres Etapas de Delimitación Marítima. In *Challenges of the Changing Arctic* (pp. 613–636). Brill.  
[https://doi.org/10.1163/9789004314252\\_028](https://doi.org/10.1163/9789004314252_028)
- U.S. Department of State. (1950). *Declaración de Política del Departamento de los Estados Unidos de América*. Office of the Historian.  
<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1950v02/d430>
- U.S. Department of State. (1975). *Carta del presidente colombiano López Michelsen, el presidente costarricense Oduber y el presidente venezolano Andrés Pérez al presidente Ford*. Office of the Historian.  
<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1969-76v22/d70>
- U.S. Department of State. (2022). *Estados Unidos, Colombia, Costa Rica, Ecuador y Panamá firman Memorandum de Entendimiento en apoyo al Corredor Marino del Pacífico Este Tropical (CMAR)*. U.S. Department of State.  
<https://www.state.gov/translations/spanish/estados-unidos-colombia-costa-rica-ecuador-y-panama-firman-memorandum-de-entendimiento-en-apoyo-al-corredor-marino-del-pacifico-este-tropical-cmar/>
- U.S. Department of State, & Bevans, C. (2024). *Treaties and Other International Agreements of the United States of America: Volume 6 (Bilateral treaties, 1776-1949: Canada-*

Czechoslovakia). Library of US Congress. <https://www.loc.gov/item/lltreaties-ustbv006/>

U.S. Department Of State, & Bevans, C. (2024). *Treaties and Other International Agreements of the United States of America: Volume 10 (Bilateral treaties, 1776-1949: Nepal-Peru)*. Library of US Congress. <https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/lltreaties/lltreaties-ustbv010/lltreaties-ustbv010.pdf>

US Inflation Calculator. (2024). *Inflation Calculator*. <https://www.usinflationcalculator.com/>

Van Dyke, J. (2002). El régimen jurídico que rige el transporte marítimo de materiales radiactivos ultrapeligrosos. *Ocean Development & International Law*, 33(1), 77–108. [https://www.hawaii.edu/elp/publications/faculty/JVD/Ultrahazardous\\_Radioactive\\_Materials.pdf](https://www.hawaii.edu/elp/publications/faculty/JVD/Ultrahazardous_Radioactive_Materials.pdf)

Woolsey, L. (1931). The United States-Panama Claims Commission. *The American Journal of International Law*, 25(3), 520–523. <https://www.jstor.org/stable/2189837>

Xinhua. (2016). *Ecuador, Costa Rica y Colombia sellan hoy sus límites marítimos*. [https://spanish.xinhuanet.com/2016-09/10/c\\_135676816.htm](https://spanish.xinhuanet.com/2016-09/10/c_135676816.htm)

Yao, Y., & Wen, P. (2011). Estudio jurídico sobre actividades militares en la ZEE: con especial atención a las actividades militares extranjeras en la ZEE de la República Popular China. *KMI Internacional Journal of Maritime Affairs and Fisheries*, 3(2), 163–181. [https://www.kmij.org/archive/view\\_article?pid=ijmaf-3-2-163](https://www.kmij.org/archive/view_article?pid=ijmaf-3-2-163)