

ANÁLISIS JURÍDICO INTERNACIONAL DE LA DELIMITACIÓN DE LAS AGUAS CANARIAS

Carlos Rodríguez Domínguez*
Universidad de La Laguna

RESUMEN

El presente trabajo está dedicado al estudio del marco jurídico internacional aplicable a la delimitación y protección ambiental de los espacios marítimos del Archipiélago Canario. Su objetivo principal es arrojar luz sobre un tema complejo y de candente actualidad en Canarias.

PALABRAS CLAVE: Delimitación marítima, protección ambiental, Derecho internacional del mar, aguas canarias.

ABSTRACT

«International Legal Analysis of The Boundary Delimitation of The Canary Waters». The present work is related to the study of the international legal framework applicable to the boundary and environmental protection of the marine spaces of the Canary Archipelago. Its primary focus is to throw light on a complex subject and of increasing importance nowadays in the Canary Islands.

KEY WORDS: Marine boundary, environmental protection, International Law of the Sea, Canary waters.

1. INTRODUCCIÓN

El principio fundamental en materia de delimitación marítima es un principio consuetudinario que sería retomado por la Corte Internacional de Justicia, en su famosa Sentencia de 18 de diciembre de 1951 referente al Caso de las Pesquerías entre Reino Unido y Noruega:

La delimitación de los espacios marítimos posee siempre un aspecto internacional; la delimitación no podría depender de la sola voluntad del Estado ribereño tal y como se llegare a expresar en su derecho interno. Si bien es verdad que el acto de delimitación es necesariamente un acto unilateral, ya que el Estado ribereño es el único competente para emprenderlo, sin embargo la validez de la delimitación frente a Estados terceros, depende incuestionablemente del derecho internacional¹.



En los últimos años la delimitación de los espacios marítimos de Canarias, como archipiélago de Estado, ha cobrado gran actualidad, aunque ya desde hace décadas el problema siempre se ha planteado como de necesaria resolución. En este sentido, en enero de 1977 se celebró en el Ilustre Colegio de Abogados de Las Palmas de Gran Canaria un Simposio sobre Derecho Internacional Marítimo, en el que se trataron, principalmente, tres temas: la descolonización del Sáhara Occidental; el futuro del banco pesquero canario-sahariano; y las implicaciones para el Archipiélago de las negociaciones en torno a la III Conferencia de Derecho del Mar².

La posición geopolítica del Archipiélago es clave, porque en su situación, entre los 27 y 29° de latitud norte en el margen oriental del Atlántico medio, se constituye en lugar de contacto, transición, convergencia y encrucijada entre el continente africano³, Europa y en la ruta de América. Esta encrucijada tricontinental en los espacios marítimos y aéreos determina que las Islas ocupen un lugar destacado desde la perspectiva geoestratégica y, sobre todo, desde la integración del Estado Español a la OTAN en 1982. Es al mismo tiempo un espacio clave en las rutas oceánicas entre Europa, por un lado, y América del Sur, África occidental y el Océano Índico a través del cabo de Buena Esperanza, de otro. En este contexto, la solución del conflicto para la delimitación de los espacios marítimos de las Islas Canarias es verdaderamente compleja.

2. LA FORMACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR

El Derecho del Mar, como todo Derecho codificado, tiene varias etapas en su proceso evolutivo y formativo hasta llegar a la Convención de las Naciones Unidas de 10 de diciembre de 1982⁴, relativa al Derecho del Mar, suscrita por España el 4 de diciembre de 1984, y ratificada por Instrumento de 20 de diciembre de 1996,

* Doctorando en Derecho por la Universidad de La Laguna y Máster en Derecho Internacional y Comunitario por la Universidad Politécnica de Cambridge. Miembro de la International Law Association, Cambridge University Law Society, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales y de la Asociación Internacional de Juristas para el Sáhara Occidental. El autor de este trabajo está disponible para contrastar opiniones o cualquier comentario en <carlosrodriguez@ull.es>.

¹ *Vid. Affaire des Pêcheries, Arrêt du 18 décembre 1951*: CIJ, Recueil des Arrêts, Avis consultatifs et ordonnances, A.W. Sijthoff, p. 132.

² Como conclusiones del mismo, se elevó al gobierno del Estado una propuesta sobre la necesidad de delimitación de una zona de interés económico exclusivo para Canarias conforme al principio archipiélagico.

³ A menos de 100 kilómetros de las costas orientales de Lanzarote y Fuerteventura.

⁴ Esta Convención llevada a buen término en Montego Bay (Jamaica), ha sido firmada ya por ciento sesenta y siete países, además de la Unión Europea en cuanto tal.

depositado el 15 de enero de 1997⁵. Esta Convención fue también suscrita por Marruecos el 10 de diciembre de 1982.

Las relaciones a través del mar datan desde la época de la civilización mesopotámica, pasando por Asia y expresado en los imperios Chino, Hindú y Egipcio, y en el Mediterráneo por Grecia y Roma. En esta etapa, el Derecho del Mar se forjó en el uso y la costumbre marítima de todos los pueblos, tanto en tiempos de paz como en tiempos de guerra. No existió norma escrita o codificación alguna que reglamentara la conducta de los Estados en sus aspiraciones marítimas, o en su movilización a través de los océanos.

En la etapa clásica, la ausencia de un Derecho del Mar⁶ permitía y facilitaba la repartición imperialista de las tierras descubiertas, como fue el ejemplo de la Bula Intercohetera del Papa Alejandro VI⁷, que estableciendo una línea divisoria que partía de la más occidental de las islas de Cabo Verde, recorría una distancia de 100 leguas⁸, otorgándole a la Corona Española el dominio sobre todos los territorios ubicados al occidente de una perpendicular trazada al término de las 100 leguas, y a Portugal los territorios ubicados al oriente de la referida línea, situación que tuvo que ser modificada en 1494 mediante el Tratado de Tordecillas suscrito entre España y Portugal, que ampliaba el trazado inicial a 370 leguas de la mencionada referencia geográfica, en razón a que la Bula Intercohetera de Alejandro VI no le dejaba tierra alguna a Portugal.

Fue sólo a partir de la I Conferencia de La Haya de 1899, cuando se comenzó a madurar la idea de codificar los aspectos internacionales referentes al mar, dando origen a un sinfín de conferencias, reuniones y congresos.

Ya en la etapa moderna, es necesario destacar las Convenciones de Ginebra de 1958 sobre: Mar Territorial, Plataforma Continental, Alta Mar y la Convención sobre Pesca y Preservación de los Recursos Vivos del Alta Mar.

En 1960 se realizó la II Convención de Ginebra sobre Derecho de Mar, que fracasó ante la presencia de posiciones encontradas de los Estados participantes, ya que una corriente encabezada por los Estados Unidos proponía una anchura de seis millas para el Mar Territorial y la otra corriente, constituida por los países en vías de desarrollo, proponía las 12 millas.

La etapa contemporánea de la formación del Derecho internacional del mar comienza en 1973, en Caracas, Venezuela, cuando se reunió la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y concluye con el texto de la actual Ley del Mar que acoge algunos conceptos de las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958.

⁵ *Boletín Oficial del Estado* núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

⁶ GROCIO, H., *De la libertad de los mares*, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1979.

⁷ Bula Intercohetera fue un mandato Papal como máxima autoridad en lo divino y en lo terrenal en la época del renacimiento en la ciudad de Florencia. Bula significa mandato o decisión.

⁸ Legua: equivalente a 5.600 metros.



3. TERMINOLOGÍA DE DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR

En el nuevo Derecho del Mar, es fundamental comprender que los espacios marinos y submarinos se dividen en cinco categorías, determinadas por el grado de dominio estatal que sobre ellos se ejerce:

Para comprender el actual Régimen Jurídico del Mar, es necesario tener claridad sobre estas categorías de espacios marinos y el papel que el Estado y la Comunidad Internacional juegan dentro del Derecho del Mar, a la luz de la III Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, sobre la cual se realizará el estudio y análisis a lo largo del presente Documento.

A. MAR TERRITORIAL

Con respecto a la definición de Mar Territorial, la III Convención de las Naciones Unidas adoptó los mismos criterios que expresa la Convención de Ginebra, es decir:

La soberanía de un Estado se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas designada con el nombre de mar territorial.

Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar, así como al lecho y al subsuelo de ese mar. La soberanía del mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y a otras normas del Derecho Internacional.

Con respecto a la anchura del mar territorial, la Convención estableció que:

Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial, hasta un límite que no exceda las 12 millas medidas a partir de las líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención⁹.

B. ZONA CONTIGUA

Se puede definir como la zona adyacente al borde exterior del límite del mar territorial de 12 millas de ancho, donde el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y los reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su

⁹ Las líneas de base se trazan para medir a partir de ellas la anchura del Mar Territorial cuando la costa del Estado presenta escotaduras que obligan a unir los puntos más salientes de la costa.

territorio o en su mar territorial, así como sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.

C. ZONA ECÓNOMICA EXCLUSIVA

La III Convención de las Naciones Unidas, en su artículo 55, definió la Zona Económica Exclusiva (ZEE) como: «un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención», es decir, que de acuerdo con la Convención, el Estado ribereño ejerce derechos soberanos sobre los recursos naturales o para su exploración y explotación. Dentro de esta zona tendrá derechos exclusivos a efectos de control, regulación, explotación y preservación de los recursos orgánicos e inorgánicos, y de prevención y control de la contaminación.

Finalmente la Zona Económica Exclusiva no se extenderá más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 57)¹⁰.

D. PLATAFORMA CONTINENTAL

Los criterios de Plataforma Continental en la III Convención son diferentes a los criterios de la Convención de Ginebra de 1958, y en su artículo 76, numeral 1, la define de la siguiente forma: «La Plataforma Continental de un Estado ribereño comprende el subsuelo de las áreas marinas y submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. En los casos que el borde exterior de margen continental no llegue a esa distancia».

Sobre el particular es importante anotar que en la Convención de Ginebra de 1958, el concepto de Plataforma Continental estaba determinado por criterios

¹⁰ En este punto hay que rechazar, por equívocas, las manifestaciones de una asociación denominada «Plataforma por el Mar Canario» que establece en sus estatutos y principales documentos que Canarias puede gozar de 350 millas de ZEE. El artículo 57 de la Convención de Montego Bay es rotundo al respecto, y esta Plataforma está confundiendo la ZEE con la plataforma continental. En cualquier caso, esa anchura de mar es a todas luces inaplicable dado que el borde exterior del margen continental de la plataforma africana está a mucho menor distancia de las Islas Canarias. Vid. LACLETA, J.M., «Las aguas del archipiélago canario en el Derecho Internacional del mar actualmente vigente», *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos*, DT 31, 2005.



de profundidad hasta los 200 metros de profundidad o más allá de esos 200 metros, hasta donde la profundidad permitiera la explotación de los recursos naturales de dicha zona por parte del Estado ribereño.

E. ALTA MAR

La naturaleza jurídica de Alta Mar se define tan sólo en el término «libertad», pero se complementa con la «igualdad». Es decir, que en Alta Mar predomina la libertad bajo diversas actividades ejercidas en igualdad de condiciones para todos los Estados del mundo, sean o no costeros, implicando el uso común y el deber mutuo de respetarse en el ejercicio de tal uso.

La Convención de Ginebra de 1958 en su artículo 2, y la de Jamaica en su artículo 89, coinciden en que ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la Alta Mar a su soberanía. El uso común de Alta Mar para todos los Estados, con o sin litoral, se estableció en la Convención de Ginebra en cuatro libertades fundamentales:

1. Libertad de Navegación.
2. Libertad de Pesca.
3. Libertad de colocar cables y tuberías Submarinas.
4. Libertad de volar en el Alta Mar¹¹.

4. RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ISLAS Y ELEMENTOS DE DELIMITACIÓN

1. NATURALEZA JURÍDICA DE UNA ISLA

El concepto de isla fue establecido por la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958, en su artículo 10.1, cuyo tenor literal coincide con lo establecido en el acuerdo 121.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982:

1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.

El régimen de las islas se encuentra consagrado en la parte VIII de la Convención de Montego Bay, de la manera siguiente en su artículo 121 apartados 2 y 3:

¹¹ En las cinco primeras categorías existe, de diferentes formas, el dominio estatal sobre los espacios marinos, ya sea bajo las figuras jurídicas de soberanía o jurisdicción, mientras que en el régimen de Alta Mar y Fondos Marítimos desaparece la figura jurídica de soberanía o jurisdicción, para dar paso al concepto de patrimonio o bien común de la humanidad.

2. Salvo lo dispuesto en el párrafo tercero, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla, serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicadas a otras extensiones terrestres.
3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia, no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.

2. REGULACIÓN DE LOS ESTADOS ARCHIPIELÁGICOS

La noción de las aguas archipelágicas en sentido jurídico tiene su origen en el Tratado de Paz de 1898 que puso fin a la guerra entre España y EEUU en las disposiciones relativas a las islas Filipinas. Para describir los territorios que España cedía a los EEUU, se delimitó el espacio que ocupaban aquellas islas mediante líneas rectas trazadas en un mapa. Posteriormente, todavía bajo el régimen norteamericano pero más acusadamente cuando las islas Filipinas lograron la independencia, la nueva República se esforzó en considerar que todo el espacio comprendido dentro de las líneas antes mencionadas, incluido el espacio marino, integraba el territorio del nuevo Estado. Cuando la Comisión de Derecho Internacional de la ONU inició los estudios preparatorios para la I Conferencia del Derecho del Mar, el gobierno filipino, en su respuesta al cuestionario preparado por la Comisión en 1955, sostenía que las aguas encerradas dentro de las líneas debían tener el carácter de aguas interiores. La tesis no fue aceptada por la Comisión en su proyecto de artículos. Sin embargo, el gobierno filipino, en la fase inicial de la conferencia en 1958, insistió nuevamente en su posición. La maniobra fracasó totalmente puesto que sólo obtuvo el apoyo de Yugoslavia frente a la enérgica oposición de las potencias marítimas y otros países¹². En cambio, años después, ya durante la preparación de la III Conferencia, en los primeros años 70, las Filipinas ya no eran el único Estado independiente formado únicamente por islas que participaba en las negociaciones y, rápidamente, consiguió el apoyo de otros Estados archipelágicos: Indonesia¹³, Fiji y Mauricio. Estos cuatro países presentaron un proyecto de artículos¹⁴ que establecía la noción del «perímetro archipelágico», cuyas aguas tendrían un régimen especial¹⁵.

Así las cosas, se produjeron acalorados debates entre los Estados de reciente independencia y los Estados considerados grandes potencias marítimas. Estos últimos, temiendo que en virtud del principio archipelágico quedaran encerradas ru-

¹² REMIRO BROTONS, A., *Archipiélagos e Islas, la actual revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española*, volumen II, Madrid, 1974, pp. 367-374.

¹³ Este Estado ya había aplicado el denominado principio archipelágico a sus aguas, a través de la Declaración de Yakarta de 13 de diciembre de 1957.

¹⁴ Doc. A/AC. 138/SC. II/L. 15, en *Documentos Oficiales de la Asamblea General: vigésimo octavo período de sesiones. Suplemento núm. 21 (A/9021)*, vol. III, p. 1 y s.

¹⁵ JIMÉNEZ PIERNAS, C., *El proceso de formación del Derecho Internacional de los Archipiélagos*, Universidad Complutense de Madrid, tomo 1, Madrid, 1982, p. 740 y ss.



tas internacionales de navegación entre dos partes de alta mar, o entre alta mar y el mar territorial de un Estado, acogieron dicho principio estableciendo importantes condiciones relativas al trazado de las líneas de base rectas y al régimen de navegación y sobrevuelo en las aguas encerradas.

El resultado final de la Conferencia fue recogido en la Parte IV de la Convención de Montego Bay de 1982, comprendiendo los artículos 46 a 54. En su virtud, se limitó el status de las aguas archipelágicas exclusivamente a favor de los Estados archipelágicos.

Según establece el artículo 46, para los efectos de la Convención:

- A) Por «Estado archipelágico» se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.
- B) Por «archipiélago» se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales forman una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

Por otro lado, el artículo 47.1, respecto a las líneas de base archipelágicas, es más favorable que el 7.3, de general aplicación, ya que de la aplicación de aquél resulta una mayor extensión de las aguas encerradas en el interior de dichas líneas¹⁶.

Por último, el artículo 48 en cuanto a la medición de la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental, establece que la anchura del mar territorial, de la zona contigua, de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental se medirá a partir de las líneas de base archipelágicas trazadas de conformidad con el artículo 47.

3. SITUACIÓN DE LOS ARCHIPIÉLAGOS DE ESTADO O ARCHIPIÉLAGOS MIXTOS: EL CASO CANARIO

Dado el actual status jurídico-político de Canarias, lo cierto es que el Derecho internacional del mar vigente no permite a nuestro Archipiélago extender las 200 millas del espacio económico exclusivo a partir del perímetro archipelágico.

Al respecto, la Sentencia del Tribunal Supremo, de 2 de marzo de 1993¹⁷, RJ 1993/1726, Recurso 5082/1990, afirma que en el ámbito jurídico internacional

¹⁶ Artículo 47.1: Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de las islas y los arrecifes emergentes más alejados del archipiélago, a condición de que dentro de tales líneas de base queden comprendidas las principales islas y un área en la que la relación entre la superficie marítima y la superficie terrestre, incluidos los atolones, sea entre 1 a 1 y 9 a 1.

¹⁷ Dicha Sentencia, en relación a los Impuestos Especiales sobre Combustibles Derivados del Petróleo en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, señala que el presupuesto del

«no se admite el principio archipelágico para medir la Zona Económica Exclusiva, sólo reconocido a los Archipiélagos Estado y no a los archipiélagos que forman parte de un Estado», concluyendo, en su fundamento de derecho cuarto, que el tránsito entre islas se produce a través de aguas supuestamente internacionales.

Tanto esta sentencia como la anterior de 18 de junio de 1992, precedidas de otra dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, de 22 de diciembre de 1989, rechazaban una interpretación literal del artículo 2 del Estatuto de Autonomía de Canarias en su versión originaria¹⁸, disintiendo de la idea de que ésta sea un mero agregado de islas, conformadas sólo por espacios territoriales, para interpretar que en el ejercicio de sus competencias una Comunidad Autónoma archipelágica está integrada, además de por el suelo y subsuelo, de los diferentes espacios marítimos (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma marina). Queda la duda, por tanto, acerca de las aguas del conjunto o aguas encerradas, por la regulación distorsionadora de la Convención de Montego Bay de 1982.

La Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar rechazó finalmente, no sin amplísimas tensiones y conflictos de intereses, la aspiración de los Archipiélagos dependientes de otro Estado de obtener el mismo trato que el otorgado a los Estados Archipelágicos¹⁹. De ello se desprende que las Islas Canarias no pueden obtener un reconocimiento de sus aguas archipelágicas a nivel internacional, siendo la única posibilidad de delimitación la vía negociadora, alcanzando un acuerdo bilateral con cada uno de los estados ribereños; en nuestro caso Portugal²⁰ y Marruecos²¹,

hecho imponible del Impuesto Especial plantea las mayores dificultades, al precisar el lugar donde se realiza el consumo de combustible, en un momento posterior al del devengo, teniendo en cuenta que el tráfico marítimo interinsular puede transcurrir por aguas exteriores al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias.

¹⁸ Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto.

¹⁹ En este sentido, es destacable la disputa entre Venezuela y el Reino Unido respecto de la delimitación de aguas con las islas que componen Trinidad y Tobago, que arranca de un Tratado de 1942 (delimitación en el Golfo de Paria). Trinidad y Tobago se declaró Estado archipelágico mediante Ley 24/1986, estableciendo sus aguas archipelágicas. Las disputas acabaron de forma pactada, mediante Acuerdo de 1990, siguiendo una mediana más o menos perfecta.

²⁰ En aplicación del artículo 74 de la Convención de Montego Bay, en 1979 se intentó la delimitación entre Canarias y Madeira, pero las negociaciones no pudieron llegar a buen término debido a la excesiva influencia que Portugal pretendía dar a las Islas Salvajes, dos pequeños islotes, Salvagem Grande y Salvagem Pequenha junto a otras rocas, situados todos ellos más cerca de Canarias (165 km) que de Madeira (280 km). En este punto hay que recordar que, según establece el artículo 121.3 de la Convención de Jamaica de 1982, las rocas no tendrán ZEE ni plataforma continental.

²¹ El pasado 22 de junio de 2005, José-Luis Rodríguez Zapatero reconoció en el Congreso de los Diputados que el Grupo Hispano-Marroquí, creado en 2002 para negociar una futura mediana fronteriza con Marruecos que ofrezca seguridad jurídica a la zona, había alcanzado un acuerdo provisional sobre dicha delimitación marítima en su séptima y última reunión por el momento, mantenida el 26 de octubre de 2004. Al momento de redactar este artículo los términos de dicho acuerdo no han sido hechos todavía públicos.



dejando a un lado la fachada sureste del Archipiélago, pues al sur del paralelo 27'40° existe en Naciones Unidas el expediente de descolonización del Sáhara Occidental, todavía inconcluso.

5. SITUACIÓN DE LAS ISLAS CANARIAS EN CUANTO A LA DELIMITACIÓN DE SUS ESPACIOS MARÍTIMOS

1. LÍNEAS DE BASE, DERECHO INTERNO E INICIATIVAS LEGISLATIVAS

La Real Cédula de 1760, dictada a los efectos de la represión del contrabando, estableció en 1 ó 2 leguas marinas, es decir, 3 ó 6 millas náuticas, la anchura de las aguas jurisdiccionales que hoy en día denominamos como mar territorial. Posteriormente, durante la 1ª Guerra Mundial, a los efectos de la neutralidad, esa anchura se redujo a su mínima expresión, 3 millas. Por último, fue de aplicación la Ley 20/1967, que extendió las aguas jurisdiccionales a los efectos de la pesca a 12 millas, así como el Decreto 3281/1968, que estableció una zona contigua a efectos aduaneros de 12 millas de anchura. Hoy en día todas esas disposiciones han sido derogadas.

En virtud del Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, que modificó el Decreto 627/1976, se trazaron las líneas de base rectas que encierran en un conjunto único las islas de Fuerteventura y Lanzarote, así como las islas menores (Lobos, Graciosa, Alegranza, Montaña Clara)²².

Concretamente, estas líneas de base recta fueron trazadas de la siguiente manera:

- Desde Punta Delgada hasta Roque del Este.
- Desde Roque del Este hasta C. Ancones.
- Desde Punta Lima hasta Punta del Tarajalillo.
- Desde Punta de la Entellada hasta Punta del Matorral.
- Desde Puntal del Matorral hasta Punta Jandía.
- Desde Punta del Pesebre hasta Risco Blanco.
- Desde Risco Blanco hasta Punta del Tostón.
- Desde Punta de Tostón hasta la Punta de la Ensenada.

Con respecto al resto del Archipiélago, aún no se han delimitado líneas de bases extrainsulares, incluso cuando la Ley 15/1978, de 20 de febrero²³, sobre Zona Económica Exclusiva, da la posibilidad al Gobierno de trazar dichas líneas archipie-

²² La Oficina de Asuntos Oceánicos de la ONU tiene publicadas estas líneas de base y las coordenadas de sus puntos extremos, junto a diversas ilustraciones en su volumen titulado *The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with Illustrative Maps*. UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, New York, 1989, pp. 281-283.

²³ *Boletín Oficial del Estado* núm. 46, de 23 de febrero de 1978.

lógicas. La posibilidad más lógica en tal sentido sería la consistente en unir los puntos más extremos del Archipiélago, alcanzando dicha línea imaginaria desde Alegranza hasta La Palma 235 millas.

Sin embargo, esta ley no ha tenido desarrollo reglamentario ni se ha aplicado en el ámbito canario, y varios de sus preceptos contravienen²⁴ la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, que forma parte de nuestro ordenamiento jurídico conforme al artículo 96.1 de la Constitución. Así las cosas, entendemos que una vez publicado en el *BOE* el Convenio de Montego Bay, y en virtud de la aplicación del principio *lex anterior derogat priori*, la ley ha quedado sin efecto²⁵.

Por otro lado, la aplicación del principio archipiélagico y su consecuente delimitación se ha producido en múltiples archipiélagos de estado; por ejemplo, Portugal (Madeira y Azores)²⁶, Australia (en las Islas Houtman), Dinamarca (en las Feroe), Noruega (en las Spitzberg) o Ecuador (en las Galápagos)²⁷.

En este sentido, y tomando a los anteriores archipiélagos como precedentes, se han producido diversas iniciativas legislativas, en su mayoría emanadas de la formación política Coalición Canaria, para la necesaria delimitación de las aguas que circundan el Archipiélago Canario²⁸.

²⁴ Al mismo tiempo contraviene la Ley de 4 de enero de 1977, que establecía el espacio marítimo a partir de las doce millas contadas desde las líneas de base recta insulares reguladas por el Gobierno estatal (Decreto 2510/1977 de 5 de agosto), mientras la Ley de 20 de febrero de 1978 trazaba las doce millas de acuerdo con el perímetro archipiélagico. Sin embargo, conforme a una interpretación sistemática, la promulgación de la Ley de 20 de febrero de 1978, que crea la zona económica exclusiva a partir del perímetro del Archipiélago, implica la derogación tácita del artículo 2 de la Ley de 4 de enero de 1977 que mide el mar territorial desde la costa o líneas de base rectas insulares. *Vid.* YANES HERRERO, A., «Reflexiones en torno a las competencias de la Comunidad Autónoma Canaria en materia de pesca», *La pesca en Canarias*, Universidad de La Laguna, 1982.

²⁵ Dado que la recepción de las normas convencionales en el ordenamiento jurídico español no precisa de transformación alguna, y siendo también de aplicación, amén del 96.1, el artículo 95 de la Constitución y el 1.5 del Código Civil.

²⁶ Los estatutos político-administrativos de ambos archipiélagos determinan el territorio de estas regiones autónomas que comprende también, además de las islas y los islotes, «el mar circundante y sus fondos, definidos como aguas territoriales y zona económica exclusiva, en los términos de la ley» (Artículo 3 del Estatuto Político-Administrativo de la Región Autónoma de Madeira aprobado por Ley 130/99, de 21 de Agosto, actualmente en proceso de reforma para su adaptación a la reforma constitucional operada en abril de 2004).

²⁷ Si bien, siguiendo a RUILOBA GARCÍA, existen otros archipiélagos de estado que han sido más cautelosos y respetuosos con la legalidad internacional, *stricto sensu*, sirvan de ejemplo las Islas Penguin, bajo soberanía sudafricana, o los archipiélagos de Andaman y Nicobar (India). En los primeros casos citados (Portugal, Australia, Dinamarca, Noruega o Ecuador), hay que enfatizar que la aquiescencia o falta de objeciones a la delimitación de sus perímetros archipiélagicos por parte de terceros estados se debe en buena medida a su situación geográfica, dado que las costas de los estados afectados por aquélla se encuentran a una considerable distancia. *Vid.* RUILOBA GARCÍA, E., *Circunstancias especiales y equidad en la delimitación de los espacios marítimos*, Real Instituto de Estudios Europeos, Zaragoza, 2001, p. 440 y ss.

²⁸ Durante el reciente debate sobre el Estado de la Nación, que tuvo lugar en las Cortes Españolas los días 11 y 12 de mayo de 2005, el portavoz del grupo parlamentario de Coalición



En concreto, ya el 18 de noviembre de 1991, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso presentó una Proposición de Ley titulada Espacios Marinos del Archipiélago Canario por la que se proponía la transferencia a la Comunidad Autónoma Canaria de las facultades legislativas y ejecutivas relativas a la exploración y explotación de la ZEE, a cuyo fin invocaba la aplicación del Art. 150.2 de la Constitución Española.

Posteriormente, en febrero de 1999, el Senador Victoriano Ríos Pérez formuló una pregunta²⁹ instando un desarrollo íntegro de la Ley 15/1978 y la fijación de líneas que describieran el perímetro del Archipiélago Canario para la medición de la Zona Económica Exclusiva. La respuesta a la misma por parte del titular del Ministerio de Asuntos Exteriores fue que dicha ley no podía ser aplicada por ser incompatible con el Derecho internacional vigente³⁰.

Por último, tenemos que destacar las Proposiciones de Ley presentadas por los grupos de Coalición Canaria en el Senado y Congreso, respectivamente en 2003³¹ y 2004³². Durante la sesión del Senado de 27 de febrero de 2003³³ se produjo una discusión acalorada, dado que en las tres últimas legislaturas, al discutir las propuestas de delimitación archipelágica: «los dos grandes partidos estatales, el Partido Popular y el Partido Socialista, han mantenido opiniones distintas según estuvieran o no en el poder. En el año 1995 el PP apoyó las iniciativas y el PSOE se opuso a ellas... Posteriormente, hasta el año 2000, se invirtieron las opiniones, con el apoyo del PSOE y la oposición del PP». Esto fue lo manifestado por los senadores y diputados de CC, y no les falta razón, pero de contrario hay que argumentar que el riesgo de un conflicto diplomático siempre estará presente.

Canaria, Paulino Rivero, hizo varias referencias a la cuestión objeto de este estudio, incluyendo la urgencia de establecer la mediana respecto de la costa marroquí así como la posibilidad de considerar como interiores las aguas del Archipiélago Canario, añadiendo también algunas reflexiones sobre posibles concesiones de investigación petrolera en esas aguas.

²⁹ *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, Senado, Serie 1, 8 de febrero de 1999.

³⁰ Sólo dos días después, el 10 de febrero de 1999, el Pleno del Congreso de los Diputados ratificó un acuerdo con Marruecos, suscrito el 10 de noviembre de 1998, por el cual se daba vía libre a la realización recíproca de inversiones y actividades económicas en las zonas terrestres y marítimas de ambos países. Este acuerdo recibió multitud de críticas, dado que la zona marítima en la que se podrían realizar estas inversiones, en concreto las Islas Canarias, no estaba delimitada.

³¹ *Boletín Oficial de las Cortes Generales*, 4 de abril de 2003, núm. 326-1, 124/000005.

³² En la actualidad, esta Proposición es la que sustituye a la que obtuvo el apoyo unánime del Senado en la pasada legislatura, pero que decayó al no haberse finalizado su tramitación antes de las elecciones a Cortes de 2004. En este sentido, el pasado martes 28 de junio de 2005 fue aprobada por unanimidad en el Congreso, no sin ciertas reservas por parte del PSOE, la toma en consideración de dicha PL defendida por el portavoz del grupo parlamentario de CC en la Cámara baja, Paulino Rivero. En su artículo único, dicha proposición propone que se tracen líneas rectas entre los puntos extremos más salientes de las islas e islotes que integran el Archipiélago, de modo que el perímetro resultante siga su configuración general. A partir de esa delimitación, las aguas interinsulares serán aquellas que queden encerradas dentro de las líneas de bases rectas y los demás espacios marítimos reconocidos internacionalmente serán contados a partir de esas líneas.

³³ *Diario de sesiones del Senado*, Pleno, núm. 125, p. 7.743.

En el caso de las Proposiciones de Ley citadas, las longitudes de las líneas de base propuestas para Canarias son las siguientes, según lo establecido en su anexo:

Sector Sur

- De El Hierro (Punta de la Restinga) a Tenerife (Punta de Rasca) 71 millas
- De Tenerife (Punta de Rasca) a Gran Canaria (Punta Taozo) 56 millas
- De Gran Canaria (Maspalomas) a Fuerteventura (Morro Jable) 69 millas
- De Fuerteventura (Lantailla) a Lanzarote (Ancones) 53 millas

Sector Norte

- De Lanzarote (Gaviota) a Gran Canaria (La Isleta) 103 millas
- De Gran Canaria (La Isleta) a Tenerife (Roque de Anaga) 46 millas
- De Tenerife (Roque de Anaga) a La Palma (Punta Cumplida) 87 millas
- De La Palma (Punta Gorda) a El Hierro (Punta de la Dehesa) 60 millas

2. LA NECESARIA REFORMA DEL ESTATUTO DE AUTONOMÍA DE CANARIAS

Interpretando de forma conjunta los artículos 132.2³⁴ y 147.2 b) de la Constitución Española, uno de los contenidos necesarios de los Estatutos de Autonomía es la delimitación de su territorio incluidas las zonas de dominio público como son, *inter alia*, el mar territorial, los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental. Por tanto, partimos de un concepto amplio de territorio que abarcaría el espacio terrestre, marítimo y aéreo.

Especialmente relevante en este sentido es la Sentencia del Tribunal Constitucional de 18 de enero de 2001³⁵, que definitivamente acepta el ejercicio de competencias autonómicas tanto en el mar territorial como en la zona económica exclusiva, al entender de acuerdo con el marco constitucional de reparto de competencias que la Comunidad Autónoma de Galicia las ostenta en materia de marisqueo y acuicultura en dichos espacios. También resulta significativa para Canarias la Sentencia del mismo alto tribunal de 14 de febrero de 2002³⁶, por cuanto añade que la competencia autonómica se puede extender al mar territorial si, excepcionalmente, lo exigen las características del espacio protegido.

En virtud de todo ello, y en plena consonancia con el Comité Asesor para la reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias, sugerimos que en el artículo 2 de nuestra norma institucional básica se asuma el criterio archipelágico, acometiendo sin más demora la delimitación del perímetro archipelágico uniendo los puntos más extremos de nuestro territorio. De esa forma, se ejercerían las competencias

³⁴ Por la vía del artículo 150.2 de la Constitución Española.

³⁵ STC 9/2001.

³⁶ STC 38/2002.



que sobre salvamento marítimo, pesca y control de vertidos derivan de nuestro autogobierno³⁷.

3. LA DELIMITACIÓN EN LAS FACHADAS ESTE Y SURESTE DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA: EL CONTENCIOSO DEL SÁHARA OCCIDENTAL Y LAS CONCESIONES PETROLÍFERAS

A este respecto tenemos que distinguir dos supuestos, siguiendo a RUIZ MIGUEL, dado que la plataforma canaria tiene enfrente dos situaciones completamente distintas en cuestión de soberanía³⁸. Por ello, tenemos que distinguir el régimen jurídico de las aguas españolas en Canarias según estén al norte o al sur del paralelo 27'40°

Al norte del paralelo 27'40°

Al norte de este paralelo, que representa la línea fronteriza entre Marruecos y el Sáhara Occidental, y por lo que respecta a la frontera de los espacios marinos del Archipiélago Canario que se proyectan frente a las costas marroquíes, los artículos 74 y 83 de la Convención de 1982 apelan a la búsqueda de un acuerdo entre las partes.

Sin embargo, en diciembre de 2000, el Gobierno español del Partido Popular hizo 9 concesiones en una zona de 600 kilómetros cuadrados a la multinacional hispano-argentina Repsol-YPF vía Real Decreto 1462/2001³⁹, para la investigación y prospección de recursos de hidrocarburos y su viabilidad económica en el espacio marítimo entre las islas más orientales del Archipiélago⁴⁰, Lanzarote y Fuerteventura, y la costa occidental africana de Marruecos y el Sáhara Occidental, espacio territorial en litigio por el afán de expansión territorial del reino alauita y la reivindicación de su soberanía por parte del pueblo saharauí y de la *República Árabe Saharaui Democrática*.

La concesión implicaba la arriesgada y tal vez prepotente decisión unilateral del Gobierno español de decidir por primera vez la delimitación del espacio marítimo entre España y Marruecos, esto es, en otras palabras, de fijar la llamada frontera marítima en esta zona del Atlántico, mediante la aplicación de facto del criterio de la equidistancia o mediana, sin tener en cuenta la «solución de equidad» que se recoge en el Convenio de 1982 en su artículo 83.

³⁷ Artículos 33.9, 30.5 y 31.12 del vigente Estatuto de Autonomía de Canarias operado por Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre.

³⁸ Vid. RUIZ MIGUEL, C., «Las fronteras marítimas hispano-marroquíes desde el Derecho Internacional», *Fundación para el análisis y los estudios sociales*, num. 302, 2004.

³⁹ *Boletín Oficial del Estado*, de 23 de enero de 2002.

⁴⁰ A una distancia de 9,8 kilómetros de Fuerteventura y 19,6 kilómetros de Lanzarote.

Dicho comportamiento ha sido considerado por el gobierno marroquí como un acto unilateral⁴¹, discutible, hostil e inaceptable, enviando un comunicado de protesta el 31 de enero de 2002, en este sentido, a la Embajada española en Rabat⁴².

Sin embargo, también es cierto que este país había concedido autorizaciones desde principios de la década de los 90 y sobre todo en los últimos años a empresas multinacionales norteamericanas y francesas⁴³ para investigar y realizar exploraciones petrolíferas en el espacio marítimo que compartimos. También ha autorizado al *holding* formado por las empresas norteamericanas y británicas *Lone Star Energy, Anschutz*, con la *Marocco Corporation* y la *Entreprise Oil Exploration Limited*, y también a la multinacional *REPSOL* y otras empresas petroleras de la misma nacionalidad para que perforen a unas 50 millas al noreste de Lanzarote y Fuerteventura, fuera ya del mar territorial de estas islas⁴⁴.

Al sur del paralelo 27'40°

Desde el punto de vista del Derecho internacional del mar, los territorios al sur de este paralelo deben considerarse como *Zona*, de conformidad con la Parte IX de la Convención de 1982 sobre Derecho del mar, incluyendo los artículos 133 y siguientes.

La *Zona* es un espacio que está más allá de la jurisdicción de los Estados, en consecuencia, la «Zona» comprende los fondos marinos y el subsuelo de las aguas al sur del citado paralelo y que están sometidas actualmente al proceso de descolonización del territorio del Sáhara Occidental.

Entedemos, desde nuestro punto de vista, que el gobierno marroquí no está legitimado para negociar el establecimiento de las fronteras en esta zona. Por tanto, «las actividades en la Zona (como prospecciones petrolíferas) se realizarán, como establece el artículo 140 de la Convención sobre el Derecho del mar, [...] prestando consideración especial a los intereses y necesidades de [...] los pueblos que no hayan logrado la plena independencia u otro régimen de autonomía reconocido por las Naciones Unidas de conformidad con la resolución 1514 (xv)».

Es más, discutimos, al igual que la inmensa mayoría de la doctrina internacionalista⁴⁵, que Marruecos sea la potencia legalmente administradora del territorio

⁴¹ CARRILLO SALCEDO, J.A., «Funciones del acto unilateral en el régimen jurídico de los espacios marítimos», *Estudios de Derecho Internacional Marítimo*, Zaragoza, 1963, pp. 7-27.

⁴² El texto de dicho comunicado se puede consultar en el sitio web del Ministerio de Asuntos Exteriores y de la Cooperación marroquí [<http://www.maec.gov.ma/fr/f-com.asp?num=1087&typ=COM>].

⁴³ *Kerr-McGee* y *Total Fina Elf*; entre otras.

⁴⁴ Otras compañías petrolíferas, como la australiana *Woodside Petroleum*, han solicitado permisos de exploración.

⁴⁵ SOROETA LICERAS, J., *El conflicto del Sáhara Occidental, reflejo de las contradicciones y carencias del Derecho Internacional*, UPV, Bilbao, 2001, pp. 139-166.



saharui, pues los Acuerdos de Madrid de 1975 supusieron una transgresión del Derecho internacional y deben ser considerados nulos por razón de su contenido, objeto y forma. Así lo afirma también, el dictamen del Departamento de Asuntos Jurídicos de la ONU, conocido como *Informe Corell*, que consta en la Carta de fecha 29 de enero de 2002 dirigida al presidente del Consejo de Seguridad por el secretario general adjunto de Asuntos Jurídicos Hans Corell⁴⁶.

Finalmente, las negociaciones de la Unión Europea con Marruecos en materia de pesca sobre el caladero canario-saharui, así como el acuerdo de pesca celebrado entre España y Marruecos en 1983, debe circunscribirse exclusivamente a las aguas territoriales marroquíes, sin suponer un reconocimiento implícito de la soberanía marroquí sobre los territorios ocupados ni su legítimo mar territorial. Sobre este asunto la UE acaba de firmar el pasado 28 de julio de 2005 un nuevo acuerdo pesquero⁴⁷ con Marruecos que incluye las aguas que bañan las costas del Sáhara Occidental y que, por tanto, supone una nueva y flagrante violación de la legalidad internacional.

Por tanto, carecemos por el momento, y esperamos que este contencioso se resuelva pronto, de un interlocutor válido para delimitar los espacios marítimos al sur del paralelo 27'40°.

6. LA DECLARACIÓN DE LAS AGUAS CANARIAS COMO ZONA MARÍTIMA DE ESPECIAL SENSIBILIDAD

Tal como se desprende de la información disponible en el Banco de Datos de Biodiversidad, y de lo contenido en la Directiva Europea de Hábitat y la Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), Canarias se encuentra entre los 20 zonas de mayor biodiversidad del mundo. Nuestros 1.544 kilómetros de costa albergan más de 300 espacios protegidos, acogiendo las aguas que bañan el litoral canario cerca de 100 especies de flora y fauna marina que se encuentran recogidas en el Catálogo de Fauna Marina amenazada de las Islas Canarias, y en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

De todo ello se infiere, la enorme importancia de la protección del medio ambiente marino de las islas, que se encuentra amenazado por el intenso tránsito de buques dado que el Archipiélago es una zona clave en las rutas entre Europa y América del Sur, Europa y África Occidental y entre Europa y el Océano Índico por la ruta del cabo de Buena Esperanza, que, además, es paso obligado para 1.500 buques de transporte de hidrocarburos, amén de los treinta mil buques que anualmente visitan el conjunto de los puertos canarios.

⁴⁶ Accesible en la red en [<http://www.arso.org/Olasp.pdf>].

⁴⁷ Que supone la renovación, tras largas negociaciones, del último protocolo de relaciones pesqueras con las instancias comunitarias que finalizó en 1999.

En este sentido, la actual indefinición jurídica de las aguas canarias y la detección de vertidos de hidrocarburos y de bolas de parafina a nuestras costas, motivó que desde el año 2001 el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado comenzaran a trabajar conjuntamente para que el Archipiélago fuera reconocido como Zona Marítima de Especial Sensibilidad (ZMES, PSSA es el acrónimo anglosajón) por la Organización Marítima Internacional (OMI).

En el marco de la OMI, organismo dependiente de la ONU con sede en Londres, y al amparo del artículo 194 del Convenio de Jamaica de 1982 sobre Derecho del Mar y del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de Buques, se dictó la resolución A.927(22), de 29 de noviembre de 2001, que contiene las directrices para la identificación y designación de ZMES. Según el párrafo 1.2 del Anexo 2 de la citada resolución: «Una ZMES es un área que requiere protección especial mediante la acción de la OMI debido a sus significación por reconocidas razones ecológicas, socioeconómicas o científicas y porque puede ser vulnerable a los daños causados por las actividades de barcos internacionales».

Así las cosas, en los primeros momentos se barajó la posibilidad de declarar como ZMES un espacio que comprendía las 200 millas alrededor del Archipiélago, pero al no estar delimitados los espacios marítimos que rodean Canarias y la necesidad de propuesta conjunta o informes favorables de Marruecos y Portugal, se optó por presentar unilateralmente la solicitud ante la OMI, reduciendo considerablemente el espacio de la zona propuesta.

La aprobación provisional de la declaración de Canarias como ZMES se hizo realidad el 2 de abril de 2004, junto a la de las Islas Galápagos, sumándose así a las anteriores del Mar de Wadden y los archipiélagos cubanos de Sabana y Camagüey, *inter alia*. Tal declaración no estuvo exenta de presiones y vetos por parte de las principales potencias petroleras como Panamá, Liberia, la Federación Rusa y los Estados Unidos. Sin embargo, el apoyo de Venezuela y de diversas ONG's neutralizaron el bloqueo.

Posteriormente, y bajo la exposición de motivos del documento «*Canary Island PSSA: Reasons*», la aprobación definitiva de la ZMES para Canarias tuvo lugar en julio de este año. Por lo tanto, estamos simplemente a la espera de que en este año 2006 se refrende la declaración en el 54º período de sesiones de la OMI y a finales de este año entre plenamente en vigor, modificando en tal sentido las cartas náuticas y tomando como referencia la número 209 del Catálogo del Instituto Hidrográfico Nacional. Finalmente, el establecimiento de la ZMES debería publicarse en el *BOE* para dotar a la misma de plena eficacia en el Derecho interno.

El área marítima propuesta como ZMES abarca una extensión aproximada de 32.400 millas cuadradas (60.000 kilómetros) y está limitada exteriormente por una línea poligonal que une los extremos del límite exterior de la Zona Contigua al Mar Territorial que rodea al Archipiélago. En ese territorio se mantendría el tráfico de buques, aunque aplicando mecanismos encaminados a reducir al máximo los riesgos inherentes al transporte marítimo. Se pretende canalizar la navegación en tránsito que no tiene destino en ningún puerto isleño «por dos rutas definidas que pasan a una distancia equidistante de las islas de Tenerife y Gran Canaria, de un parte, y entre Gran Canaria y Fuerteventura». Por tanto, estamos ante un logro



importante en pro del reconocimiento y delimitación de nuestros espacios marítimos, al cerrarse este área marítima a través de una línea de base prevista en el artículo 49 del Convenio de Montego Bay de 1982.

Por último, los objetivos de mejora en la seguridad de la navegación, prevención de la contaminación y respeto a la biodiversidad, encuentran en las medidas asociadas a la declaración de ZMES una importante tabla de salvación: zonas restringidas y rutas obligatorias de navegación y el sistema de notificación a los Centros de Coordinación de Salvamento de Tenerife o Las Palmas para los buques pesados que transporten hidrocarburos.

7. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta el actual status jurídico-político de Canarias, y el Derecho internacional del mar vigente, lo cierto es que nuestro Archipiélago no tiene derecho a delimitar su Zona Económica Exclusiva en 200 millas náuticas a partir del perímetro archipelágico. La única solución posible, y es en la que se trabaja en la actualidad, es la delimitación a través de acuerdos bilaterales que vinculen a los diversos sujetos de derecho internacional implicados⁴⁸.

La deseada aprobación de la Proposición de Ley sobre *Delimitación de los espacios marítimos de Canarias*, actualmente en trámite en el Congreso de los Diputados, junto a un *retoque* en nuestro Estatuto de Autonomía, supondría el primer y enérgico paso para sentar las bases de un reconocimiento internacional de las aguas interiores de Canarias. Sin embargo, entendemos como una oportunidad perdida la alusión en el artículo III-424 del *Tratado por el que se establece una Constitución para Europa* como «Islas Canarias», sin mención de su condición archipelágica y su consideración como un todo unitario.

En cuanto a la ZEE, repetimos que no es posible su delimitación con el Convenio de 1982 sobre el Derecho del Mar en la mano. Sin embargo, de *lege ferenda*, sería conveniente una modificación del mismo en el que se equipare a los estados archipelágicos a aquéllos de naturaleza mixta pero que gocen de amplia autonomía o bien respondan al esquema de los Estados federales. En caso contrario, la única salida para poder gozar de soberanía sobre la ZEE y plataforma sería la modificación de nuestro actual status y encaje político-administrativo, reivindicando, de ese modo, un Estado archipelágico con todas sus consecuencias⁴⁹.

Por otro lado, desde un enfoque puramente *iusinternacionalista*, el Estado español no es competente para otorgar a Repsol-YPF las licencias de explotación de hidrocarburos, dado que las mismas recaen sobre aguas que en la actualidad no

⁴⁸ Marruecos, Portugal y la RASD.

⁴⁹ RIVERO ALEMÁN, S., «El archipiélago canario y la delimitación de sus aguas marítimas», *Pórtico Legal*, 2001.

están delimitadas, y por tanto, no son de soberanía española. En cualquier momento, Marruecos o cualquier otro estado podría plantear un recurso de arbitraje al respecto ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar con sede en Hamburgo.

BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO LARA, E., «El problema de la delimitación de los espacios marítimos en el archipiélago canario», *Anuario de Derecho Marítimo* 6, 1981, pp. 173-182.
- CARRILLO SALCEDO, J.A., «Funciones del acto unilateral en el régimen jurídico de los espacios marítimos», *Estudios de Derecho Internacional Marítimo*, Zaragoza, 1963, pp. 7-27.
- GROCIO, H., *De la libertad de los mares*, Centro de Estudios Constitucionales, Madrid, 1979.
- JIMÉNEZ PIERNAS, C., *El proceso de formación del Derecho Internacional de los Archipiélagos*, Universidad Complutense de Madrid, tomo 1, Madrid, 1982, p. 740 y ss.
- LACLETA, J.M., «Las aguas del archipiélago canario en el Derecho Internacional del mar actualmente vigente», *Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos*, DT 31, 2005.
- MARTÍN, J.F., «Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del Archipiélago canario». *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Universidad de Barcelona, 2005, vol. IX, núm. 185.
- MORALES MORRILLA, C., «La condición jurídica de los espacios marítimos de Canarias: problemática actual». *Anales de la Facultad de Derecho*. Universidad de La Laguna, 2002.
- REMIRO BROTONS, A., *Archipiélagos e Islas, la actual revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española*, volumen II, Madrid, 1974, pp. 367-374.
- RIVERO ALEMÁN, S., «El archipiélago canario y la delimitación de sus aguas marítimas», *Pórtico Legal*, 2001.
- RUILOBA GARCÍA, E., *Circunstancias especiales y equidad en la delimitación de los espacios marítimos*, Real Instituto de Estudios Europeos, Zaragoza, 2001, p. 440 y ss.
- RUIZ MIGUEL, C., «Las fronteras marítimas hispano-marroquíes desde el Derecho Internacional», *Fundación para el análisis y los estudios sociales*, núm. 302, 2004.
- SOROETA LICERAS, J., *El conflicto del Sáhara Occidental, reflejo de las contradicciones y carencias del Derecho Internacional*, UPV, Bilbao, 2001, pp. 139-166.
- YANES HERRERO, A., «Reflexiones en torno a las competencias de la Comunidad Autónoma Canaria en materia de pesca», *La pesca en Canarias*, Universidad de La Laguna, 1982.