



Real
Instituto
Elcano

de Estudios Internacionales y Estratégicos

**Las aguas del archipiélago canario en el
Derecho Internacional del mar actualmente
vigente**

José Manuel Lacleta Muñoz

Documento de Trabajo (DT) 31/2005

13/06/2005

Las aguas del archipiélago canario en el Derecho Internacional del mar actualmente vigente

*José Manuel Lacleta **

Resumen: El presente documento de trabajo no es un estudio esencialmente jurídico, pero sí de una consideración de las realidades jurídico-políticas que pueden desempeñar un papel importante en una nueva ordenación del régimen jurídico del espacio marítimo entre y en torno a las islas del archipiélago canario

Nota previa

Hace pocos meses, el autor de este estudio había sido invitado a pronunciar en Santa Cruz de Tenerife una conferencia relativa al espacio marítimo canario. Por razones que no es necesario exponer ahora, esa conferencia no podrá tener lugar, pero como el trabajo preparatorio estaba ya muy avanzado y, de otra parte, algunos acontecimientos recientes parecen acentuar el interés de la materia, resulta oportuno dar a la publicidad este trabajo, puesto al día. Efectivamente, no se trata de un estudio esencialmente jurídico, pero sí de una consideración de las realidades jurídico-políticas que pueden desempeñar un papel importante en una nueva ordenación del régimen jurídico del espacio marítimo entre y en torno a las islas del archipiélago canario.

En la introducción se hará una historia de los aspectos esenciales que ha tenido la ordenación de ese espacio pero, en este momento, es ya conveniente subrayar que el interés de la materia tratada procede de que 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 Canaria, Paulino Rivero, hizo varias referencias a la cuestión que estudiamos, 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.

Durante los años 2003 y 2004 han sido presentadas al Senado y a las Cortes Propositiones de Ley relativas a esas aguas, de las que la segunda, la de 2004, está en tramitación y mientras, por otra parte, se está produciendo en Canarias la presentación de unas aspiraciones patrocinadas por una asociación denominada "Plataforma por el Mar Canario". Creemos que no puede haber duda de que estas cuestiones suscitarán amplio interés entre los lectores habituales de las publicaciones del Real Instituto Elcano, puesto que afectan no solamente a cuestiones de Derecho interno español y a competencia de la Comunidad autónoma canaria, sino también a muy interesantes puntos de Derecho Internacional y de relaciones internacionales.

Para dar una información completa sobre esta materia, trataremos, como introducción,

**José Manuel Lacleta Muñoz*

Antiguo miembro de la Comisión de Derecho Internacional de la ONU y miembro de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales

del régimen general de los espacios marítimos y sus límites; en una segunda parte estudiaremos el régimen jurídico actual y la delimitación de los espacios marítimos canarios; seguirá un resumen de algunas iniciativas legislativas en la materia, seguido de un comentario detallado de las pretensiones que mantiene la “Plataforma por el mar Canario” y su posible vinculación con la Proposición de Ley actualmente en tramitación.

Introducción: el régimen general de los espacios marinos y sus límites

El Derecho Internacional del mar, prescindiendo de antecedentes que hoy carecen de interés, ha sido muy sencillo durante un largo período histórico. Desde que terminó la polémica entre los partidarios del *mare clausum* (personificado en la figura de John Selden, 1584-1654), y los seguidores de Hugo Grocio (1583-1645), con su tesis del *mare liberum*, es decir desde casi principios del siglo XVIII hasta prácticamente el fin de la 2ª guerra mundial sólo existían dos espacios marinos importantes: el alta mar, en la que imperaba el principio de libertad, y una estrecha franja de mar en torno a las costas sometida a la autoridad del Estado ribereño; la única discrepancia radicaba en la cuestión de la anchura de esa franja de mar denominada en general “aguas jurisdiccionales” o Mar Territorial. A pesar de que la denominada regla de las 3 millas llegó a tener una vigencia casi universal al ser apoyada por las grandes potencias marítimas, otros Estados defendieron distintas pretensiones, como por ejemplo los países escandinavos que siempre mantuvieron las 4 millas y algunos países mediterráneos, entre ellos España, que sostuvieron las 6 millas, y en algunos casos se llegó hasta las 12 millas (la Rusia imperial). La Conferencia organizada por la Sociedad de Naciones en 1930 fracasó en el intento de establecer una anchura uniforme en todo el mundo, pero sí admitió la posibilidad de una zona contigua, especialmente a efectos de la persecución del contrabando hasta un límite de 12 millas. Pero no hubo cambios esenciales en dos siglos y medio.

Los cambios llegaron, y por cierto con gran rapidez, después de la 2ª guerra mundial. La I conferencia de la ONU (1958) sobre el Derecho del Mar dio paso a una noción precisa de las aguas interiores, delimitadas mediante líneas de base rectas, pero no pudo fijar un límite uniforme para la anchura del mar territorial. Más importante fue la consagración de la noción de la plataforma continental como continuación sumergida del territorio del Estado ribereño, sin que fuera posible fijar el límite máximo de su extensión bajo el mar. Después del fracaso de la II conferencia (1960), la III conferencia, además de consolidar muchas de las reglas anteriores, tuvo una enorme trascendencia. En lo que interesa a los fines de este estudio, no sólo consiguió fijar un límite máximo a la anchura del mar territorial (12 millas), con otras 12 millas de zona contigua, sino que además consagró varios nuevos espacios marinos de gran importancia: (1) una nueva noción de Plataforma Continental de 200 millas de anchura, no vinculada a consideraciones geomórficas, con posible continuación más allá de ese límite; (2) una nueva noción de zona económica exclusiva (ZEE) de 200 millas de anchura, que incluía los fondos marinos y las aguas; y (3) una nueva zona internacional de fondos marinos, los situados bajo la alta mar. Por último, la III Conferencia consagró un nuevo espacio marino, las llamadas “aguas archipelágicas”, a las que, dado el objeto de nuestro estudio, prestaremos una atención especial.

Las aguas archipelágicas

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 países. 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: Indonesia, Fiyi y Mauricio. Estos cuatro países presentaron un proyecto de artículos que establecía la noción del “perímetro archipelágico”, cuyas aguas tendrían un régimen especial.

Desde el primer momento España y un grupo de países que incluía a Canadá, la India, Grecia, Portugal y otros, defendieron la aplicación de ese principio también a los archipiélagos que constituyeran parte del territorio de un Estado continental. Tras muy largos debates y debido a la oposición radical de las grandes potencias, que amenazaban con no admitir el estatuto archipelágico para nadie, el resultado final de la conferencia recogido en la Parte IV de la Convención de Montego Bay de 1982 fue, de una parte, el de rebajar el estatus de las aguas archipelágicas, a las que se negaba el carácter de aguas interiores y en las que se establecen derechos importantes a favor de terceros y, de otra, el de limitar ese estatuto exclusivamente a favor de los Estados archipelágicos, es decir los constituidos solamente por islas o grupos de islas.¹

No parece que pueda existir ni la menor duda de que sólo los Estados archipelágicos, o si se quiere utilizar otra expresión los archipiélagos independientes, tienen la posibilidad de establecer líneas de base archipelágicas y en consecuencia dar a sus aguas el estatus de aguas archipelágicas. Por lo demás, y a pesar de frecuentes opiniones inexactas, el estatus de las aguas archipelágicas no es ni mucho menos el de aguas interiores. En las aguas archipelágicas rige la libertad de paso inocente, exactamente igual que en el mar territorial, y además el Estado archipelágico ha de respetar la libertad de paso en tránsito, al igual que en los estrechos internacionales, de los buques y aeronaves extranjeras de todas clases, en todas las rutas utilizadas normalmente por la navegación internacional. En este respecto, el privilegio del Estado archipelágico consiste únicamente en la posibilidad de fijar los ejes de tales rutas.

¹ Parte IV, Estados Archipelágicos, Art. 46; términos empleados para los efectos de esta Convención:

- (1) Por “Estado archipelágico” se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.
- (2) 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 formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

Art. 47, líneas de base archipelágicas: Los Estados archipelágicos podrán trazar líneas de base archipelágicas rectas que unan los puntos extremos de la 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.

Las aguas de Canarias

Resulta sorprendente la insistencia con que, como veremos más adelante en este estudio, se urge por ciertas fuerzas políticas de Canarias la delimitación del archipiélago canario. En realidad no hay ni la más mínima duda de que esas aguas, en la medida en que un Estado soberano sujeto de derecho internacional puede hacerlo unilateralmente, están y siempre han estado claramente delimitadas. Desde que 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 –es la denominación tradicional española de lo que hoy llamamos mar territorial–, todas las disposiciones sucesivas relativas a esas aguas se han aplicado siempre en el archipiélago canario. Por tanto todas y cada una de las islas e islotes siempre han estado rodeados de una franja de 6 millas de mar territorial. A título de curiosidad añadiremos que durante la 1ª guerra mundial, a los efectos de la neutralidad, esa anchura se redujo a 3 millas. Posteriormente también 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 y las aplicables son, ante todo, las establecidas en el Real Decreto 2510/1977 de 5 de agosto que, rectificando el Decreto 627/1976, estableció definitivamente las líneas de base rectas a partir de las cuales deben medirse en la actualidad todos los espacios marinos correspondientes a las Islas Canarias. El texto del Decreto con los datos correspondientes al trazado de esas líneas de base y las coordenadas de sus puntos extremos fueron comunicados a la ONU y están publicados por la Oficina de Asuntos Oceánicos de esa organización en el volumen dedicado a las líneas de base que contiene también mapas ilustrativos en las páginas 281 a 283 de dicho volumen. En la Figura 1 en el Anexo publicamos el mapa correspondiente a las Islas Canarias.

Las líneas de base rectas en Canarias encierran en un conjunto único las islas de Fuerteventura y Lanzarote, así como las islas menores (Lobos, Graciosa, Alegranza, Montaña Clara). En las islas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma y Hierro existen también líneas de base rectas que no cubren la totalidad de sus litorales, mientras que en la isla de la Gomera no se ha trazado ninguna línea de base recta. Es evidente que en los sectores de costa donde no hay línea de base recta, la anchura de los espacios marítimos se mide a partir de la línea de base natural, es decir, la de la bajamar escorada que aparece dibujada en las cartas náuticas oficiales. Las líneas de base establecidas por el Real Decreto son en todo conformes al Derecho Internacional consuetudinario, así como a las disposiciones de la Convención de la ONU sobre el Mar Territorial de 1958 y a la Convención de 1982 y nunca han sido objetadas por ningún otro país. Estos límites son de gran importancia puesto que desde ellos han de medirse los restantes espacios marinos en las Islas Canarias.

El mar territorial correspondiente a las islas fue modificado, ampliando su anchura a 12 millas náuticas, en virtud de la Ley 10/1977 de 4 de enero. El lector atento se habrá dado cuenta de que la fecha de esta Ley es anterior a la de la adopción de la Convención de 1982, y mucho más a la de su entrada en vigor para España; en realidad se hizo así porque ya en aquellas fechas se consideraba adoptado consuetudinariamente el límite de 12 millas para el mar territorial y fueron muchos los países que lo hicieron así.

Lo mismo ocurrió en lo que respecta al establecimiento de la zona económica exclusiva de 200 millas de anchura, que tuvo lugar en virtud de la Ley 15/1978, de 20 de febrero. Evidentemente, esta Ley fue promulgada cuando todavía estaba en discusión la posibilidad de obtener el estatuto archipelágico para las aguas de los Estados mixtos y el

legislador español quiso dar muestras de su interés por apoyar dicha posición. Con ese objeto la Ley preveía el trazado de unas líneas archipelágicas destinadas exclusivamente a determinar el **límite exterior** de la Zona Económica, pero que no modificaban la condición jurídica de las aguas, puesto que el límite interior seguía siendo la línea de base de la costa. En todo caso, estas líneas no han sido trazadas ni es de esperar que lo sean dado que no serían conformes al Derecho Internacional vigente y en realidad hemos de considerar que esa disposición de nuestra Ley ha sido derogada por la incorporación a nuestra legislación de la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar que tuvo lugar en 1997. Por todo ello no existe ni la menor duda de que la zona económica exclusiva de las Islas Canarias se extiende hasta 200 millas de las costas correspondientes. Evidentemente, ello requiere una delimitación internacional, hacia al norte y noroeste respecto de las aguas correspondientes al archipiélago portugués de Madeira y hacia al este y el sur respecto de las costas continentales africanas, ya que solamente hacia el oeste y suroeste la proyección de las costas de Hierro y La Palma no encuentra obstáculo hasta el límite de las 200 millas.

Estas delimitaciones internacionales no pueden realizarse unilateralmente: el Art. 74 de la Convención de Montego Bay exige que se hagan por acuerdo, de conformidad con el Derecho Internacional y a fin de llegar a un resultado equitativo. 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 situados más cerca de Canarias que de Madeira. Por otra parte, Las negociaciones para la delimitación con Marruecos no se han iniciado hasta el año 2003 y avanzan con la parsimonia habitual en este tipo de cuestiones.

Por último, señalaremos que al extenderse el mar territorial a 12 millas de anchura quedó absorbida la zona contigua establecida en 1968. Esta última no fue restablecida de nuevo hasta que se promulgó la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 que, de conformidad con la Convención de la ONU, la extendió hasta 24 millas de distancia desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

Sin embargo, esta exposición del Derecho Positivo vigente no quedaría completa sin una referencia a la propuesta elevada por el Gobierno español a la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) con fecha de 24 de octubre de 2003. Esta propuesta, realizada al amparo de la Parte XII de la Convención de Montego Bay y de conformidad con las resoluciones pertinentes de la O.M.I., tiene por objeto la declaración de las aguas en torno a las islas Canarias como Zona Marina Especialmente Sensible. La propuesta, que ha sido admitida a trámite pero que exigirá cierto plazo hasta la plena entrada en vigor de todas sus disposiciones, establece diversas zonas prohibidas a la navegación internacional y reservadas a la pesca artesanal y a la navegación interinsular. Por otra parte, la navegación en tránsito por la Zona habrá de seguir alguna de las dos rutas que se especifican y todos los buques en tránsito que transporten hidrocarburos pesados habrán de notificar a los centros de coordinación y salvamento de Las Palmas o de Tenerife la entrada y salida en la Zona y cualquier incidente en su navegación. Debe subrayarse que el establecimiento de esta zona no afecta en absoluto a la delimitación de las aguas, ya que su límite exterior se traza mediante líneas que unen las partes más salientes de los mares territoriales de cada isla y no afectan a posibles pretensiones de otros países. Por tanto, todas las aguas comprendidas en la ZMES forman parte de las aguas interiores, del mar territorial, de la zona contigua o de la ZEE española en el archipiélago canario. La entrada en vigor de estas disposiciones constituye el mayor esfuerzo que puede hacerse de conformidad con el Derecho Internacional para la protección general del espacio marítimo canario.

Hasta aquí hemos expuesto las normas generales de Derecho del mar relativas a los

espacios marítimos así como su aplicación en España y, específicamente, en el archipiélago canario; en lo que sigue nos ocuparemos de algunas iniciativas legislativas que han tenido lugar en el pasado y de la más reciente de 2004, así como de las propuestas que actualmente defiende la denominada “Plataforma por el Mar Canario”.

Comentario a las iniciativas legislativas

Después de lo expuesto en los apartados anteriores se podría dar por terminado el estudio del régimen jurídico que, de conformidad con el Derecho Internacional vigente, existe en el espacio marítimo canario. No obstante, y a fin de dar una información completa a nuestros lectores interesados, no parece inoportuno incluir ahora un breve examen de algunas propuestas legislativas que han sido o están siendo debatidas en el ámbito parlamentario, normalmente bajo el engañoso título de propuestas de delimitación. Tras todo lo expuesto no deberían quedar dudas de que las aguas de Canarias están perfectamente delimitadas de manera en todo conforme con el Derecho Internacional del Mar desde 1978 y, si se quiere, desde 1992 con la adición de la regla sobre la zona contigua, zona que en realidad constituye una parte de la ZEE. Si a pesar de ello alguna duda subsistiese, una consulta al B.O.E. de las disposiciones legales citadas la disiparía definitivamente.

Es interesante señalar desde ahora que 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. Aunque la proposición no fue aprobada, muestra ya una seria preocupación no tanto por la existencia, que no se pone en duda, ni la delimitación de ese espacio marino, que tampoco es cuestionada, sino por las competencias de la Comunidad Autónoma en las aguas del archipiélago. Por otra parte, reconoce la imposibilidad de aplicar, de conformidad con el Derecho Internacional, el estatuto archipelágico.

De mucho menor interés a los fines de nuestro estudio es la otra Proposición de Ley, presentada también por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso con la misma fecha, relativa a la posible prolongación de la plataforma continental canaria más allá de las 200 millas. Esta proposición tampoco fue aprobada, lo que carece de importancia puesto que los estudios del Instituto Hidrográfico de la Marina han demostrado que no existen las condiciones geomórficas necesarias para materializar esa posibilidad.

Posteriormente, surgió la idea de insistir, no ya en la extensión de las competencias de la Comunidad Autónoma Canaria, sino en la de obtenerlas reivindicando su carácter archipelágico, con olvido de que pretender el estatuto archipelágico para esas aguas era –y sigue siendo– absolutamente incompatible con el Derecho Internacional vigente.

Propuestas en ese sentido fueron planteadas, cómo se recordó durante la sesión del Senado de 27 de febrero de 2003,² 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”. Parece claro que esta “inversión de las alianzas” es fácilmente comprensible: las propuestas iban dirigidas a que España realizara un acto contrario al Derecho Internacional establecido en la Convención de 1982. Es lógico que el Grupo Parlamentario del partido gubernamental no quisiera ver al Gobierno en tal situación. Lo

² Diario de sesiones del Senado, Pleno, nº 125, pág. 7743.

mismo podría afirmarse respecto de las reiteradas oportunidades en que el Parlamento de la Comunidad Autónoma de Canarias ha aprobado mociones instando al Gobierno de España a delimitar los espacios marinos de Canarias de manera distinta a cómo lo están en la actualidad.

Recientemente, la Proposición de Ley presentada por Coalición Canaria en el Senado el 27 de febrero de 2003, admitida a trámite por unanimidad, da un nuevo planteamiento a la cuestión, puesto que ya no reclama para el archipiélago canario el régimen de las aguas archipelágicas sino que va más allá y pide su delimitación cómo aguas interiores, algo que, de conformidad con el Derecho Internacional, ni los Estados archipelágicos pueden hacer. En efecto, la muy sencilla Proposición de Ley contiene un artículo único y una disposición adicional. El artículo único, bajo el título “Delimitación de los espacios marinos de Canarias”, dispone el trazado entre los puntos extremos de las islas e islotes de líneas de base rectas que envuelvan el perímetro del archipiélago y dispone que las aguas así encerradas serán aguas interiores. Añade que los demás espacios marinos de las islas serán contados a partir del perímetro archipelágico.

La Disposición Adicional se titula, con cierta incongruencia, “Respecto al Derecho Internacional y al reparto competencial”. Según esta disposición, “el régimen jurídico y la extensión de los espacios marítimos previstos en la presente Ley será el establecido con carácter general por la legislación interna y en el Derecho Internacional del Mar, mientras que el ejercicio de los derechos y facultades sobre dichos espacios por parte de los órganos del Estado o de la Comunidad Autónoma de Canarias se realizará de acuerdo con el reparto competencial establecido constitucional y estatutariamente”.

Como se ha explicado en las partes anteriores de este estudio, el artículo único de esta Proposición es radical y absolutamente contrario a la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar de 1982: en realidad, lo único que hace es trazar el perímetro archipelágico que sólo corresponde a los Estados-archipiélago y, de otra parte, pretender el estatuto de aguas interiores para unas aguas que ni siquiera los Estados archipelágicos pueden considerar como tales.³

El debate que precedió la admisión a trámite de esta Proposición se puede caracterizar por el desconocimiento por parte de muchos oradores de la delimitación existente y del Derecho Internacional. Así, en su presentación de la Proposición el senador Ríos Pérez llega a decir que “entre Gran Canaria y Tenerife median 30 millas, 6 de las cuales son consideradas mar internacional o alta mar”... con lo que “existe la posibilidad de que en esa zona se lleve a cabo cualquier otra actividad que no es prácticamente de nadie”. Poco después añade “como se sabe, estas regiones ultraperiféricas... los territorios franceses de ultramar: Guadalupe, Martinica, Guayana y Reunión, los archipiélagos portugueses de Azores y Madeira y las Islas Canarias... todas estas regiones tienen ya delimitadas sus zonas marítimas económicas exclusivas, salvo el archipiélago canario”. El Sr. Ríos Pérez también afirma que “diversos países como Australia con las islas Houtman; Portugal con Azores y Madeira; Dinamarca con las islas Feroe; Noruega con las islas Spitzberg; Ecuador con Galápagos, entre otras” ya han delimitado esos archipiélagos. El Sr. Ríos Pérez también afirma tajantemente que “el Estado español nunca había hecho uso en aguas de Canarias del Derecho soberano basado en las leyes internacionales del mar de la zona económica exclusiva de las 200 millas”. En resumen, el senador citado parece ignorar, o mejor dicho querer ignorar, las delimitaciones que ya hemos reseñado detalladamente, muy especialmente la Ley 15/78.

³ Convención de Montego Bay, Art. 50: “Dentro de sus aguas archipelágicas, el Estado archipelágico podrá trazar líneas de cierre para la delimitación de las aguas interiores de conformidad con los artículos 9, 10 y 11” (tales artículos se refieren a las desembocaduras de ríos, a las bahías y a los puertos).

El punto especial que requiere una discusión explícita es el de la alegación de los ejemplos de las islas Houtman, Madeira, Azores, Feroe, Spitzberg y Galápagos como precedentes que justificarían el trazado de líneas de base archipelágicas o de líneas de base rectas normales, también en el caso de las Islas Canarias. La cuestión aparece reiteradamente mencionada no sólo en el debate parlamentario que estudiamos, sino también en los escritos de la “Plataforma por el Mar Canario” de los que nos ocuparemos más adelante.

En todos esos casos, la única semejanza con Canarias radica en que se trata de archipiélagos que forman parte de un Estado con territorio continental, pero relativamente alejados de este: las restantes circunstancias son muy diferentes y, por lo demás, en ninguno de ellos se han trazado líneas de base archipelágicas sino líneas de base rectas normales, puesto que las circunstancias geográficas lo permitían (hasta cierto punto como expondremos).

Señalemos ante todo que las disposiciones internas que establecieron esas líneas rectas no lo hicieron como líneas de base archipelágicas sino como líneas de base rectas de conformidad con los Art. 9, 10 y 11 de la Convención de 1982. Tales disposiciones internas pueden consultarse en la publicación *The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with Illustrative Maps*”, publicada por el Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea de la ONU (Nueva York, 1989).

Dada la importancia que se ha dado a estos pretendidos precedentes parece oportuno estudiar a fondo las circunstancias reales, señalando ante todo que las disposiciones internas de los cinco países a los que nos referimos también pueden consultarse en la publicación mencionada, en todos los casos (menos en el de Ecuador) se trata de líneas de base rectas conformes a los Art. 8, 9 y 10 de la Convención de Montego Bay y sus precedentes de la Convención sobre el Mar Territorial de 1958; por tanto, en ningún caso se trata de líneas de base archipelágicas.

Las Islas Houtman (véase la Figura 2 del Anexo) constituyen una cadena de pequeñas islas que se extiende ante la costa occidental del continente australiano (Western Australia) a una distancia que impide su inclusión en un sistema de líneas de base rectas trazado en la costa continental. Por tanto, todo el pequeño archipiélago fue incluido en un sistema propio de líneas de base que es en todo conforme con las reglas generales sobre el mar territorial establecidas en la Parte II de la Convención de Montego Bay.

En efecto, el archipiélago se extiende en dirección NW-SE, casi paralelo a la costa continental pero no en su proximidad inmediata y está formado por tres grupos de islas: *North Wallaby*, *Eastern Group* y *Pelsart Group*. No obstante, la configuración del conjunto es acusadamente lineal y la distancia que separa los extremos norte y sur del conjunto es de unos 100 km, es decir, muy poco más de 54 millas. La distancia mayor que se aprecia entre dos islas del archipiélago es la que separa el islote meridional del *Eastern Group* del más septentrional en el *Pelsart Group* y es de sólo unos 25 km, lo que equivale a 13,5 millas. Por consiguiente, los mares territoriales de todas las islas se superponen en todo el conjunto y el trazado de las líneas de base rectas no supone ninguna alteración sustancial del límite exterior del mar territorial del archipiélago. Por lo demás, las aguas interiores generadas cumplen sin duda alguna el requisito establecido por el Art. 7.3 de la Convención al estar indudablemente vinculadas al dominio terrestre.

En las islas Feroe (véase la Figura 3 del Anexo), aunque la configuración del archipiélago es distinta del caso anterior, son de aplicación consideraciones análogas. La distancia entre las islas o islotes nunca rebasa las 5 millas, incluso en la prolongación meridional del grupo, donde la isla más meridional (Sydereo) queda unida hacia el norte por los islotes Store Dimon y Lille Dimon, de manera que las distancias entre tierra y tierra nunca

son mayores de unas 5 millas. Sin embargo, es cierto que las líneas rectas trazadas desde el extremo sur del archipiélago hasta sus extremos NW y NE son de gran longitud y no siguen en todos sus detalles la configuración exacta del archipiélago, sino que lo envuelven formando una especie de abanico que parte del extremo sur en dos líneas rectas hasta aquellos extremos, cerrándose el conjunto por una serie de líneas mucho más cortas que siguen la configuración general de la fachada norte. Las dos líneas principales alcanzan algo más de 60 millas de longitud una y unas 55 millas la otra, pero en general no se alejan más de unas 10 millas de la costa y sólo en un pequeño sector llegan a estar a poco más de 12 millas de la tierra más próxima.

Este tipo de construcción de una línea relativamente larga pero que une los puntos extremos de un sector de costa muy indentada pero en la que las distancias parciales entre tierra y tierra son mucho más cortas, es decir, donde simplemente una larga línea recta reemplaza a un número importante de cortísimas líneas rectas, fue admitida por el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya en su sentencia (1949) en el asunto de las pesquerías anglo-noruegas, cuando se pusieron en discusión las líneas de base rectas establecidas por Noruega en 1931.

En el archipiélago de Spitzberg (véase la Figura 4 del Anexo), las tres grandes islas principales (Nordaustlandet, Spitzbergen, Edgeoya) forman un conjunto extenso de tierras muy próximas entre sí y junto con una cuarta isla mucho menor están unidas por líneas de base rectas que cierran lo que prácticamente son fiordos que llegan a estrecharse hasta distancias mínimas. Tan sólo hay una distancia superior a las 25 o 30 millas en el Storfjorden, al sur del archipiélago, cuya línea de cierre se apoya en un islote en la parte central de su entrada. Las islas más alejadas de ese conjunto no están unidas al resto del archipiélago, sino que tienen sistemas de líneas de base propios (el grupo de las Kong Karl, y las islas Kvitoya, Hopen y Bjornoya). Se trata, por tanto, de un caso, *mutatis mutandi*, muy parecido a la situación que ya existe en Canarias en virtud del Decreto de 1967 al que ya nos hemos referido, aunque evidentemente la situación es inversa: en Spitzberg son las grandes islas las que están muy próximas entre sí, en situación comparable a las de Fuerteventura y Lanzarote, mientras que son las restantes islas las que quedan fuera del perímetro.

El archipiélago de Azores (véase la Figura 5 del Anexo) no está agrupado en un solo conjunto, sino dividido en tres grupos. En el grupo occidental solamente se han unido las islas Corvo y Flores y no hay duda de la corrección de esas líneas. En el grupo central se han unido las islas de São Jorge, Faisal y Pico, con líneas que se pueden considerar correctas, pero han quedado fuera las islas Graciosa y Terceira. En cambio, en el grupo oriental se han unido las islas de Santa María y São Miguel con unas líneas de longitud claramente excesiva. Por último, en Madeira la isla principal ha sido unida con una línea también de longitud excesiva con las islas Desertas en el extremo sur; queda fuera el pequeño grupo de Porto Santo que tiene sus propias líneas de base.

A pesar del fraccionamiento de los archipiélagos, la longitud excesiva de las líneas de base mencionadas ha sido objetada, al igual que en el caso de algunas de las líneas de base rectas trazadas en la costa continental de Portugal. Las líneas de base rectas portuguesas fueron establecidas por un Decreto Ley de 29 de noviembre de 1985 denominándolas "líneas normales de base para la medición de la anchura del mar territorial". Cuando los EEUU protestaron algunas de esas líneas, Portugal se defendió alegando que no se trataba de líneas de base archipelágicas sino de líneas de base rectas, a pesar de que la protesta se refería exclusivamente a la excesiva longitud de alguna de las líneas.

El caso de las islas Galápagos (véase la Figura 6 del Anexo) no tiene valor ninguno como precedente: se trata de líneas que en algunos casos rebasan las 100 millas de longitud y

fueron establecidas por un Decreto Supremo de 1971, es decir, anterior a la III conferencia de las Naciones Unidas, y se basan en una anchura de 200 millas para el mar territorial, por lo que no son conformes al Derecho Internacional; por lo tanto, no tienen por qué ser reconocidas por nadie y la falta de objeciones o protestas por parte de otros Estados sólo puede ser atribuida al alejamiento del archipiélago respecto de las rutas marítimas utilizadas normalmente por la navegación internacional.

En conclusión, no parece que los ejemplos aducidos puedan servir de precedente al establecimiento de líneas de base rectas en torno al archipiélago canario destinadas a transformar en aguas interiores –con los efectos previstos en el Art. 149 de la Constitución Española– las aguas contenidas en dicho perímetro.⁴

En cualquier caso, en el debate que tuvo lugar en el Senado se observa una gran confusión en los conceptos de aguas archipelágicas, aguas interiores, líneas de base, delimitación de espacios marinos y determinación de competencias estatales o de la Comunidad Autónoma Canaria. En consecuencia, podríamos interpretar la idea de que cuando se afirma que las aguas de Canarias no están delimitadas lo que se quiere decir es que lo que no está delimitado es, bien las aguas como parte del territorio de la Comunidad Autónoma, lo que no sería posible teniendo en cuenta el Art. 132.2 CE, bien las competencias de dicha Comunidad en esas aguas, cuestiones absolutamente ajenas al Derecho Internacional y que han de ser resueltas de conformidad con los Art. 148.11 y 150.2 de la CE.

A pesar de la admisión a trámite por unanimidad, los Grupos Parlamentarios no dejaron de proponer enmiendas interesantes, puesto que la del Grupo Socialista está en la base de la nueva Proposición de Ley Orgánica presentada por Coalición Canaria el 5 de mayo de 2004. Aunque la enmienda presentada por el Grupo Popular carecía de importancia a los efectos de este estudio, la del Grupo Socialista tenía gran significado puesto que, al modificar la Disposición Adicional de la Proposición, incluía una referencia al Art. 150.2 de la Constitución Española, que prevé la posibilidad de que, mediante Ley Orgánica, sean transferidas a las Comunidades Autónomas competencias que, en principio, la Constitución reserva al Estado, puesto que el Art. 132.2 establece que “son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental”.

Pero esa enmienda olvidaba la necesidad imperiosa, si España ha de actuar de conformidad con el Derecho internacional, de modificar el Artículo Único de la

⁴ En el caso de las Proposiciones de Ley citadas, las longitudes de las líneas de base propuestas para Canarias son las siguientes:

- Sector Sur

De Hierro (P. de la Restinga) a Tenerife (P. Rasca).....	71 millas náuticas
De Tenerife (P. Rasca) a Gran Canaria (P. Taozo).....	56 “ “
De Gran Canaria (P. Maspalomas) a Fuerteventura (P. Del Morro Jable).....	69 “ “
De Fuerteventura (P. Lantailla) a Lanzarote (P. Ancones).....	53 “ “

- Sector Norte

De Lanzarote (P. Gaviota) a Gran Canaria (La Isleta).....	103 “ “
De Gran Canaria (La Isleta) a Tenerife (Roque de Anaga).....	46 “ “
De Tenerife (Roque de Anaga) a La Palma (P. Cumplida).....	87 “ “
De La Palma (P. Gorda) a Hierro (P. De la Dehesa).....	60 “ “

Además de su longitud excesiva, debe notarse que gran parte de estas líneas llegan a pasar a gran distancia de la tierra más próxima. Así, la línea que va de Gran Canaria a Lanzarote, en la zona norte, llega a estar a 28 millas de la tierra más próxima, distancia que llega a las 30 millas en la línea que va de Tenerife a La Palma.

Proposición que pretende calificar de interiores las aguas comprendidas en el perímetro del archipiélago. Esto se hubiera podido evitar calificando tales aguas con palabras distintas de “archipelágicas” o “interiores” o simplemente absteniéndose de cualquier calificación. Parece evidente –al menos lo es para los internacionalistas– que la calificación del régimen jurídico de unas aguas con palabras que implican consecuencias en el Derecho Internacional no puede utilizarse para deducir una distribución de competencias entre las diversas autoridades y órganos del Estado y sus Comunidades Autónomas, cosa que corresponde exclusivamente al Derecho interno. El error subsiste en la nueva Proposición de Ley orgánica, presentada el 5 de mayo de 2004, que tiene en cuenta la enmienda del Grupo Socialista antes citada, pero que sigue incluyendo la errónea calificación de las aguas como interiores (¿Por qué no calificarlas en esa Propuesta de interinsulares?).

Es de resaltar que todas las proposiciones que han venido siendo presentadas por las fuerzas o entidades políticas de Canarias se amparan en una pretendida necesidad de delimitar unas aguas que, como se ha expuesto anteriormente, siempre han estado delimitadas. Por otra parte siempre se pretende que tales aguas sean de soberanía española. Esto hace pensar que en realidad de lo que se trata es de una nueva distribución de competencias entre el Estado y la Comunidad Autónoma, distribución que puede ser conseguida por aplicación de los Art. 148.11 y 150.2 de la Constitución Española.

La “Plataforma por el Mar Canario”

Confío en que el paciente lector de las anteriores partes de este estudio, especialmente la segunda y la tercera, no tendrá dudas sobre el hecho de que el espacio marítimo español en y en torno al archipiélago canario está perfectamente delimitado de conformidad con el Derecho Internacional y que los únicos problemas que pueden surgir habrían de referirse a las competencias que los órganos de la Administración central del Estado han transferido o podrían transferir a la Comunidad Autónoma en virtud de lo dispuesto de los Art. 148.11 y 150.2 de la CE. Tanto más cuanto que el Art. 132.2 de la Constitución establece que los espacios marítimos son en todo caso bienes de dominio público estatal. Por esta razón no parece posible que, contra algunas pretensiones manifestadas por algunos entes públicos canarios, a la urgente necesidad (¿?) de delimitación se añada la de incluir en la reforma del Estatuto de autonomía de la Comunidad Canaria la descripción de unos pretendidos límites marítimos de la Comunidad. Al margen de todo lo anterior, debemos ahora prestar nuestra atención a un comentario jurídico y exacto de la posición que mantiene la asociación, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, denominada “Plataforma por el Mar Canario”.

Esta “Plataforma” pretende presentar, según un folleto que al parecer ha distribuido profusamente, “una alternativa política a la sociedad canaria, para que el archipiélago entre con todos los derechos en el Tratado Internacional del Mar”. Aunque discutiremos esta cuestión más adelante, no puede dejar de extrañar al lector con un mínimo conocimiento de la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar esta afirmación que parece implicar que las Islas Canarias podrían llegar a ser parte contratante en dicha Convención. En realidad el Archipiélago Canario, como parte de España, ya ha entrado con todos los derechos, excepto el de considerar como archipelágicas las aguas interinsulares en dicha Convención. Se trata de una consecuencia, en mi opinión injusta pero inevitable, de que la Parte IV de la Convención no es aplicable a los archipiélagos que forman parte de los Estados con territorio continental.

Según explica la “Plataforma” en su folleto, es “necesaria una reforma constitucional, con el adecuado texto que permitiera a Canarias legislar de acuerdo con el Tratado Internacional del Mar”, con lo que las Canarias conseguirían los siguientes objetivos (de

los que ya adelanto desde ahora que tres son imposibles y el cuarto ya está conseguido):

- (1) La no aplicación del paso inocente por las aguas entre islas.
- (2) Establecer unilateralmente la mediana con los países vecinos.
- (3) Establecer las fronteras marítimas del Mar Canario.
- (4) “Beneficiarnos de 350 millas que la zona económica exclusiva nos ofrece a partir de enero de 2005”.

La “Plataforma” aún añade en un recuadro “si no es así, quedaríamos a merced de Marruecos” y describe la situación resultante mediante un croquis, que reproducimos como Figura 7 en el Anexo.

Terminada la cita parece necesario un comentario tanto de las afirmaciones como del croquis puesto que, indudablemente, tanto los textos en letra impresa como el dibujo producen un impacto considerable en el lector que no tenga conocimiento previo de la cuestión.

En cuanto al paso inocente entre las islas, ni siquiera aunque las Canarias fuesen un Estado independiente y sus aguas tuviesen el estatuto archipelágico, podrían establecer normas en ese sentido. No sólo porque la Convención del Derecho del Mar obliga a respetar en las aguas archipelágicas el paso inocente en todas ellas, sino también el paso en tránsito, con las mismas libertades que en los estrechos internacionales, en todas las rutas utilizadas normalmente por la navegación internacional (al menos tres importantes rutas de esa clase atraviesan las aguas del archipiélago canario). Por lo demás, y aunque no fuera posible aplicar el estatus archipelágico y se pretendiera encerrar las aguas interinsulares mediante líneas de base rectas normales,⁵ el Art. 8 de la Convención de Montego Bay obligaría a que se mantuviera el derecho de paso inocente entre las islas.

En cuanto al segundo objetivo, bastará con recordar que la mediana con los países vecinos a Canarias sólo afecta a la zona económica exclusiva, y por tanto, según el Art. 74 de las tantas veces citada Convención la delimitación no puede hacerse unilateralmente sino en virtud de acuerdos internacionales⁶.

En cuanto al tercer objetivo, es algo que ya está hecho. Cómo recordará el lector, ya hemos mencionado todas las disposiciones legales españolas que establecen las fronteras marítimas del mar en torno de las Islas Canarias.

El último objetivo (¿pretensión?) es absolutamente imposible. La Convención de Montego Bay no admite en ningún caso una ZEE de 350 millas y no ha habido ninguna disposición en agosto de 2005 ni en ningún otro momento que haya alterado esa limitación que aparece en la definición de la ZEE en el Art. 57, es decir, 200 millas de anchura como máximo.⁷

Pasemos ahora al croquis de la Figura 7 del Anexo, y le llamo croquis porque sus enormes errores no permiten llamarlo mapa. Por lo pronto, el lector con el más mínimo

⁵ Como lo hacen las Proposiciones de Ley de los años 2003 y 2004 que ya hemos examinado.

⁶ No obstante, como la mayoría de los países, España en la Ley 15/78, que estableció la ZEE en todas las costas atlánticas españolas, menciona la equidistancia como criterio de delimitación, que ciertamente ampara una pretensión unilateral.

⁷ Es posible que al redactar esta pretensión se esté confundiendo la ZEE con la plataforma continental, que sí puede llegar a esa anchura y no sólo desde el año 2005, pero solamente cuando el borde exterior del margen continental esté a esa o mayor distancia, lo que no es el caso en la plataforma continental africana en la zona de las Islas Canarias.

conocimiento de la situación no puede menos de asombrarse al ver que las Islas Canarias aparecen incluidas dentro de lo que se describe como zona económica exclusiva de Marruecos. Por lo demás, la línea que pretende describir el límite exterior de esa zona es absolutamente incorrecta: su distancia a la costa marroquí, que nunca podría exceder de 200 millas, se dibuja tan arbitrariamente que incluye no sólo a las islas de La Palma y Hierro, que están a más de esa distancia, sino también las islas portuguesas Salvajes,⁸ que también están más allá de la hipotética zona marroquí si no existiera la española. Lo más asombroso de este croquis es que la ZEE española en torno a Canarias fue establecida en 1978, como ya saben los lectores, pero la marroquí no lo fue hasta 1981 cuando Marruecos promulgó una nueva ley mediante el Dahir 1-81-179 de 8 de abril. Como es bien sabido, la plataforma continental sometida a la autoridad del Estado ribereño existe *ipso facto* y *ab initio*, según declaró formalmente el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya en su sentencia de 1969 relativa a la plataforma continental en el Mar del Norte. En cambio, la ZEE no existe hasta que sea legalmente establecida por el Estado ribereño.

Es extraño que el autor del croquis ignore hasta tal punto la existencia de una ZEE española y por lo tanto canaria, y le anteponga una ZEE marroquí creada con posterioridad: probablemente el objetivo sea conseguir un impacto visual y catastrofista. No parece posible que el absurdo croquis sea un simple error.

En su folleto, la “Plataforma” afirma que “Canarias necesita urgentemente el reconocimiento internacional sobre los derechos marítimos del mar archipelágico de sus aguas interiores y del establecimiento inmediato de la mediana fronteriza con Marruecos”. Prescindiendo de esta enrevesada afirmación, en la que parece afirmarse que existen derechos marítimos del mar, hemos de insistir en que Canarias, en cuanto parte de España, tiene y siempre ha tenido reconocidos sus derechos sobre esas aguas y en cuanto la mediana con Marruecos ya hemos indicado reiteradamente que no puede ser establecida unilateralmente; cierto que a continuación la “Plataforma” admite claramente –quizá la única verdad absoluta de su exposición– que la Convención del Derecho del Mar de 1982 no contempla la aplicación archipelágica a las aguas de Canarias. Pero la explicación que pretende a continuación de la no existencia de la ZEE española en esas aguas es realmente asombrosa.

Según la explicación que da la “Plataforma”, “el Estado español, después de adherirse⁹ a dicho tratado internacional, aceptó seguir con soberanía sobre la franja de mar de 12 millas marinas alrededor de cada isla.¹⁰ Por fuera de esa distancia es de la jurisdicción que se establece en el Tratado Internacional del Mar”.¹¹ Como vemos, la “Plataforma”, con el pretexto de que España no estableció las aguas archipelágicas en Canarias, porque se lo impedía la Convención, saca la consecuencia, por lo demás curiosa, de que el “Estado español no puede impedir que otros países, naveguen libremente con cargamento que ponga en peligro el mar canario, y su litoral. Además de que el Estado español no se beneficia de los recursos económicos que contempla el Tratado en la zona económica exclusiva. Ello supone que Canarias, siendo un archipiélago, está considerado simplemente como un conjunto de islas por cuyos espacios marítimos interiores no puede legislar el Estado español.” No parece necesario insistir en que todas

⁸ Por cierto son dos, Salvagem Grande y Salvagem Pequenha, y no tres.

⁹ No es correcto: España no se adhirió sino que firmó y después ratificó en 1997.

¹⁰ No hacía falta ninguna aceptación: la Ley de 1977 ya había establecido las 12 millas de Mar Territorial en todas las costas españolas.

¹¹ Si el Estado ribereño no establece nada estaríamos en alta mar. Pero el Estado ribereño puede establecer su zona contigua y su ZEE: esto último es lo que hizo España en 1978, es decir, incluso antes de la entrada en vigor de la Convención, pero cuando ya lo habían hecho otros muchos Estados y tenía valor de Derecho Consuetudinario General.

estas afirmaciones son inexactas: la única realidad es que, como reconoce la propia “Plataforma”, las aguas interinsulares del archipiélago no tienen el estatus de archipelágicas, lo que no impide el ejercicio de todos los poderes legislativos que corresponden al Estado en la zona contigua y en la zona económica exclusiva, incluida la explotación de recursos, vivos y no vivos, e incluso el de establecer, como ya está en trámites, una zona marítima especialmente sensible.¹²

Por todo ello, es absolutamente falso que Canarias no pueda acceder a la zona económica exclusiva y aprovechar sus recursos naturales, cierto que con arreglo a las disposiciones legislativas y competenciales establecidas en la ley y en la Constitución. Por cierto, que ni España, ¡ni nadie!, puede legislar respecto de la mediana entre Canarias y otros países, pero es evidente que sí puede hacerlo no sólo en el espacio marítimo que separa las islas sino en toda la zona económica, siendo totalmente falso que quede “a merced del vecino la posibilidad futura de reivindicar a su favor las islas que se encuentren en su zona económica exclusiva”: ¡las islas se encuentran en zona económica española! y, por tanto, canaria. Ni el más osado e ignorante negociador marroquí podrá defender la pretensión que queda reflejada en el croquis de la Figura 7 del Anexo.

Al margen de todo lo anterior, la posición de la “Plataforma por el Mar Canario” adolece, además, de un defecto fundamental, el de considerar que no existe zona económica exclusiva española en las aguas del archipiélago canario. En la segunda parte del citado folleto, la “Plataforma” insiste en que su planteamiento se defiende con la Constitución Española, con el Derecho Internacional del Mar y con la similitud con otros archipiélagos que poseen las mismas características europeas y geográficas que Canarias.

Comenzaré la discusión por el último punto y seré muy breve ya que hemos tratado de él en la segunda parte de este estudio. Es cierto que hay cuatro archipiélagos (Feroe, Sptizberg, Azores y Madeira) europeos que comparten con Canarias el hecho de ser parte de Estados con territorio continental en Europa y el de estar alejados de dichos territorios. Pero ahí terminan todas las semejanzas geográficas. Es evidente que no les es aplicable el estatuto archipelágico de conformidad con la Convención de 1982, pero en cambio sus espacios marítimos, a veces de dimensiones relativamente grandes (Azores), sí pueden ser encerrados mediante líneas de base rectas normales aunque sea repartiendo las islas en diversos grupos. Pero este no es el caso de las Canarias, donde las líneas superarían con mucho las longitudes máximas admisibles, con una media de unas 60 a 70 millas y que en algún caso incluso rebasarían las 100. No hay pues tal semejanza.

En cuanto al Derecho Internacional del Mar, estimo que a lo largo del presente estudio hemos demostrado suficientemente la corrección de la delimitación existente, tan solo a falta de que se llegue a los acuerdos necesarios con Portugal, intentados sin éxito en 1979, y con Marruecos con quien sabemos que se está negociando en la actualidad. Lo único que cabe añadir, en este respecto, es que no sería anómalo que en las delegaciones negociadoras correspondientes figurase algún miembro propuesto por la Comunidad Autónoma de Canarias.

En lo que respecta a la Constitución Española, no acabo de ver en las posiciones de la “Plataforma” ninguna necesidad ni propuesta alguna de reforma del texto constitucional, es decir, lo establecido en los Art. 132.2 ,148.11 y 150.2.

Lo que más sorprende al terminar el estudio de la posición de la “Plataforma por el Mar

¹² Que, por cierto, sería discutible en el caso de las vías marítimas internacionales que habrían de ser establecidas por un Estado archipelágico.

Canario” es la invocación del Art. 46 de la Convención de Montego Bay, que es el que claramente determina la no aplicación del principio archipelágico a los archipiélagos que forman parte de un Estado con territorio continental. Y es igualmente sorprendente la cita del Art. 1 del Anexo IX, en relación con el Art. 305(e). La cita no es correcta y la sustituimos por la literal: “A los efectos del Art. 305 y de este Anexo, por ‘organizaciones internacionales’ se entenderá las organizaciones intergubernamentales constituidas por Estados que les hayan transferido competencias en materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas”. No puedo creer que los autores del folleto de la “Plataforma por el Mar Canario” pretendan, bien que Canarias sea una organización internacional, bien que la Comunidad Autónoma de Canarias sea una de las entidades a las que se refiere el Art. 305(e), puesto que evidentemente carece de competencias propias en las materias regidas por la Convención y mucho menos la capacidad para celebrar tratados internacionales en relación con ellas.¹³ A la vista de estos argumentos no parece imaginable que en el fondo de la posición de la “Plataforma por el Mar Canario” esté la idea de que las Islas Canarias o, más exactamente, la Comunidad Autónoma de Canarias, pueda ser parte contratante de la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar.

Conclusiones

Consideramos que tras este examen detallado de la situación geográfica, las normas internacionales y nacionales aplicables y las diversas pretensiones manifestadas por fuerzas políticas y sociales canarias, parece legítimo concluir que:

- (1) La delimitación actualmente existente de las aguas marítimas del archipiélago canario es correcta y conforme al Derecho Internacional del Mar.
- (2) No es aplicable en Canarias el estatuto archipelágico previsto en la Parte IV de la Convención de la ONU sobre el Derecho del Mar.
- (3) No es aplicable en las aguas del archipiélago canario un sistema de líneas de base rectas que pretenda establecer para esas aguas el régimen de aguas interiores.
- (4) Las cuestiones que realmente se suscitan, sea de competencia legislativa, sea de competencia ejecutiva, deben y pueden ser resueltas por aplicación de los Art. 148.11 y 150.2 de la Constitución Española.
- (5) En virtud de lo dispuesto en el Art. 132.2 de la Constitución, no parece procedente que la delimitación de los espacios marítimos de Canarias aparezca expresamente en el estatuto de autonomía de la Comunidad, lo que no significa la imposibilidad de transferir competencias a la Comunidad Autónoma de Canarias.

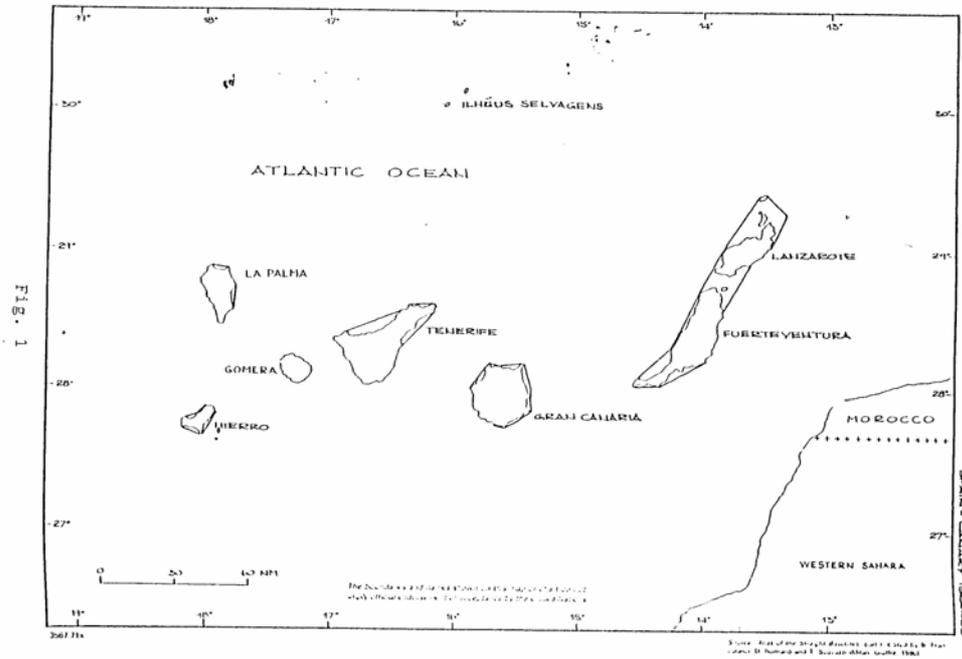
José Manuel Lacleta Muñoz, Antigo miembro de la Comisión de Derecho Internacional de la ONU y miembro de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales

¹³ Art. 305, Firma: “1. Esta Convención estará abierta a la firma de:

- (a) Todos los Estados.
- (b) ...
- (c) ...
- (d) ...
- (e) Todos los territorios que gocen de plena autonomía interna reconocida como tal por las Naciones Unidas, pero no hayan alcanzado la plena independencia de conformidad con la resolución 1514 (XV) de la Asamblea General, y que tengan competencias sobre las materias regidas por esta Convención, incluida la de celebrar tratados en relación con ellas.
- (f) Las organizaciones internacionales, con arreglo al Anexo IX...”

Anexo

Figura 1.



649

Figura 2.

(Ver página siguiente)

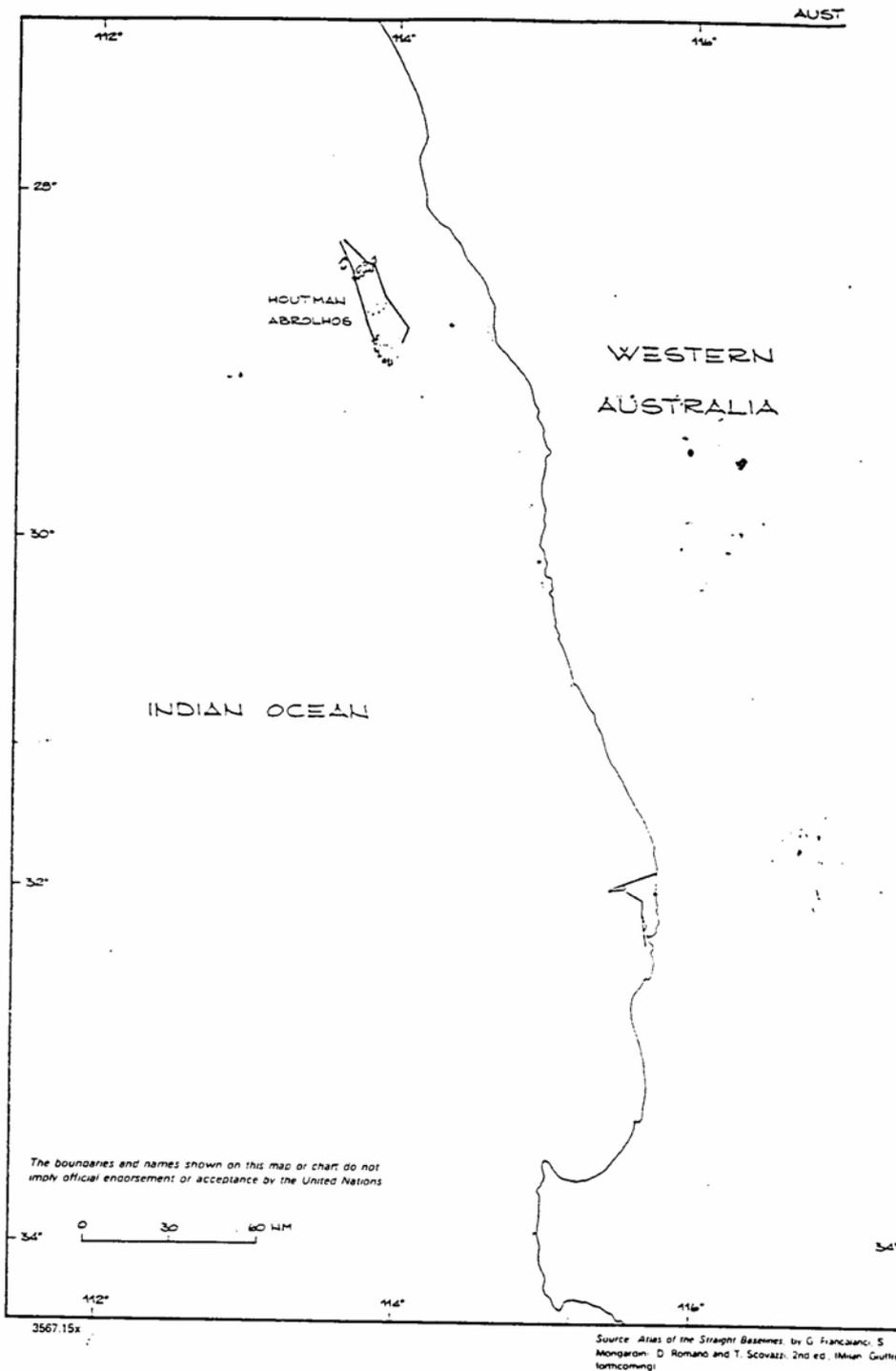


Fig. 2

12 bis

Figura 3.

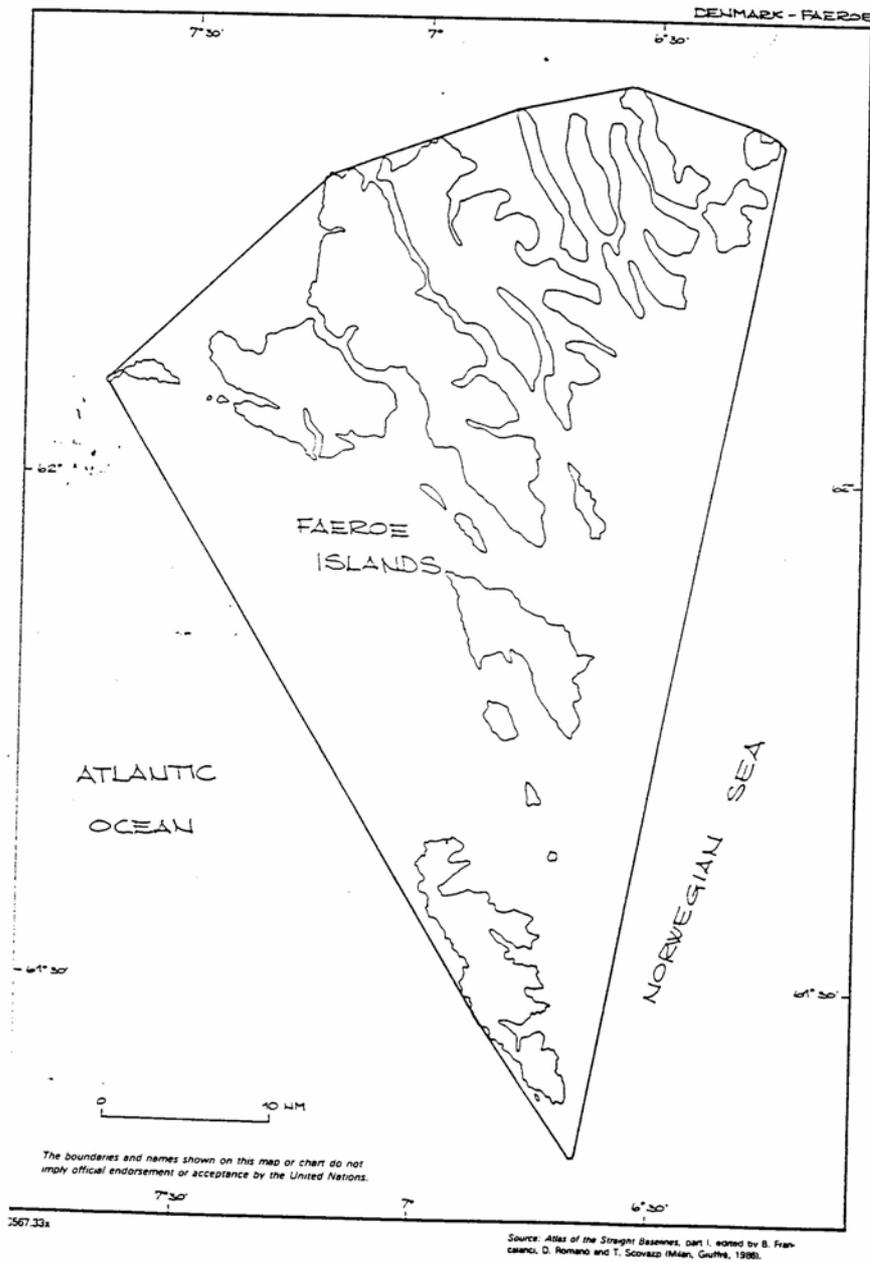


Fig. 3

13 63

Figura 4.

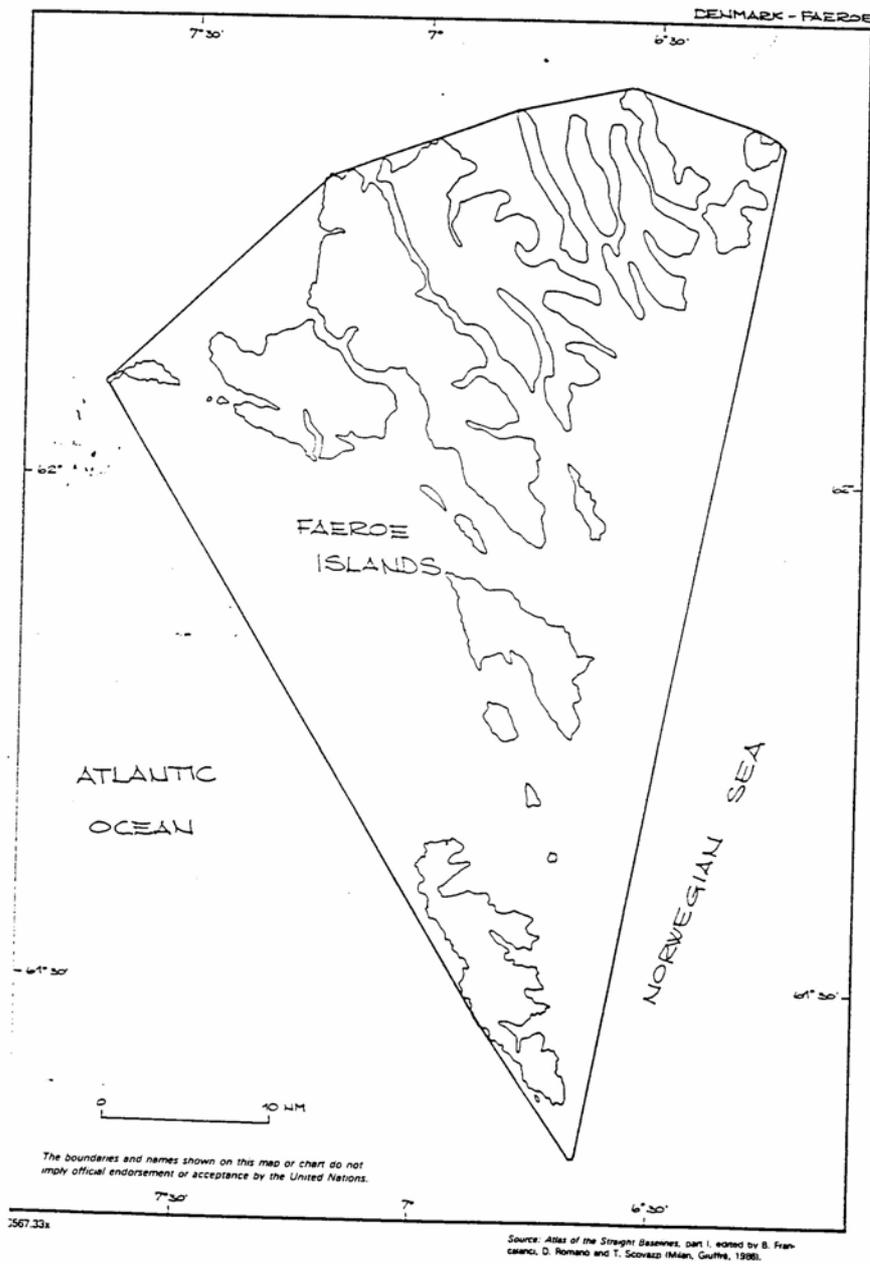


Fig. 3

Figura 5.

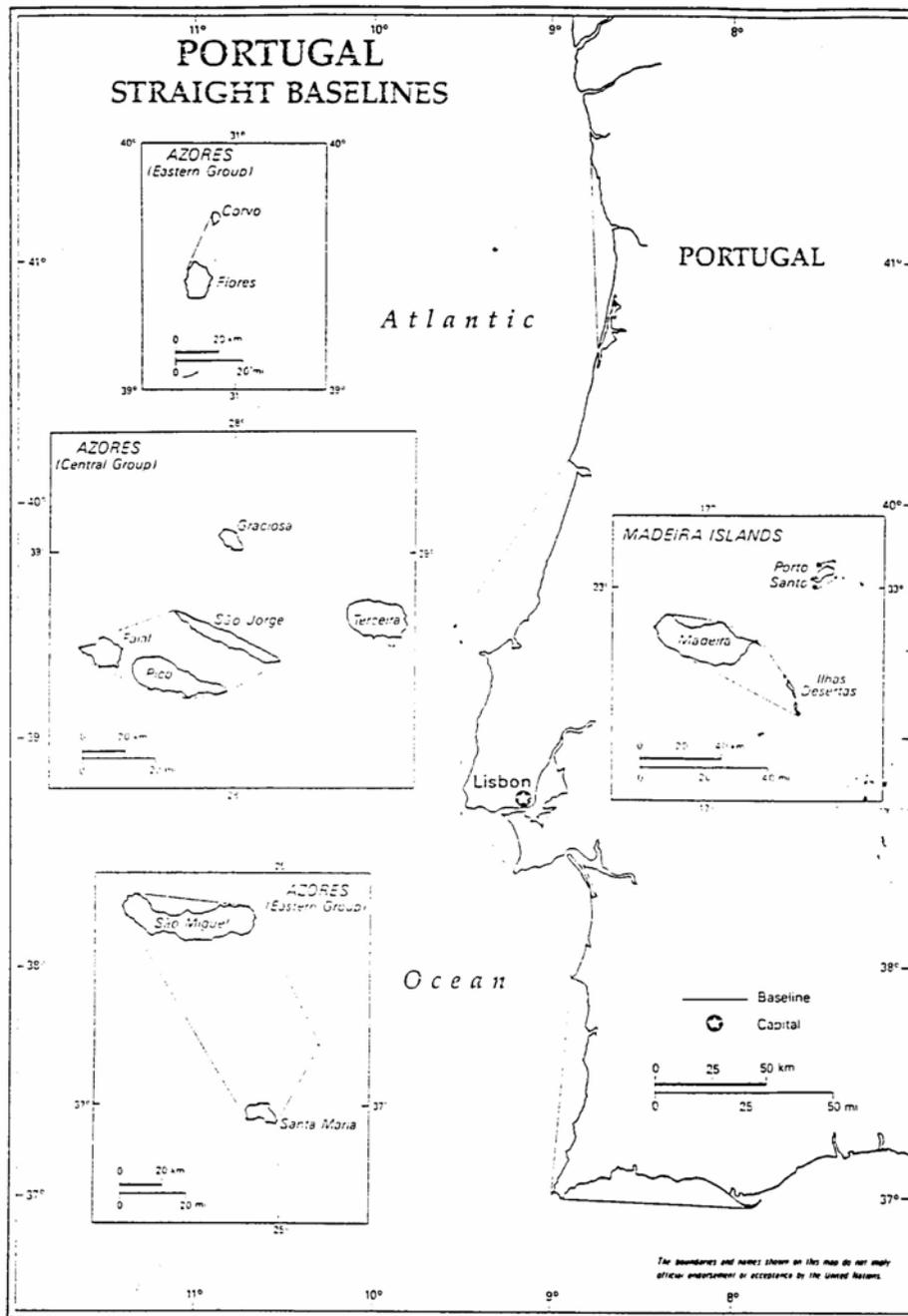
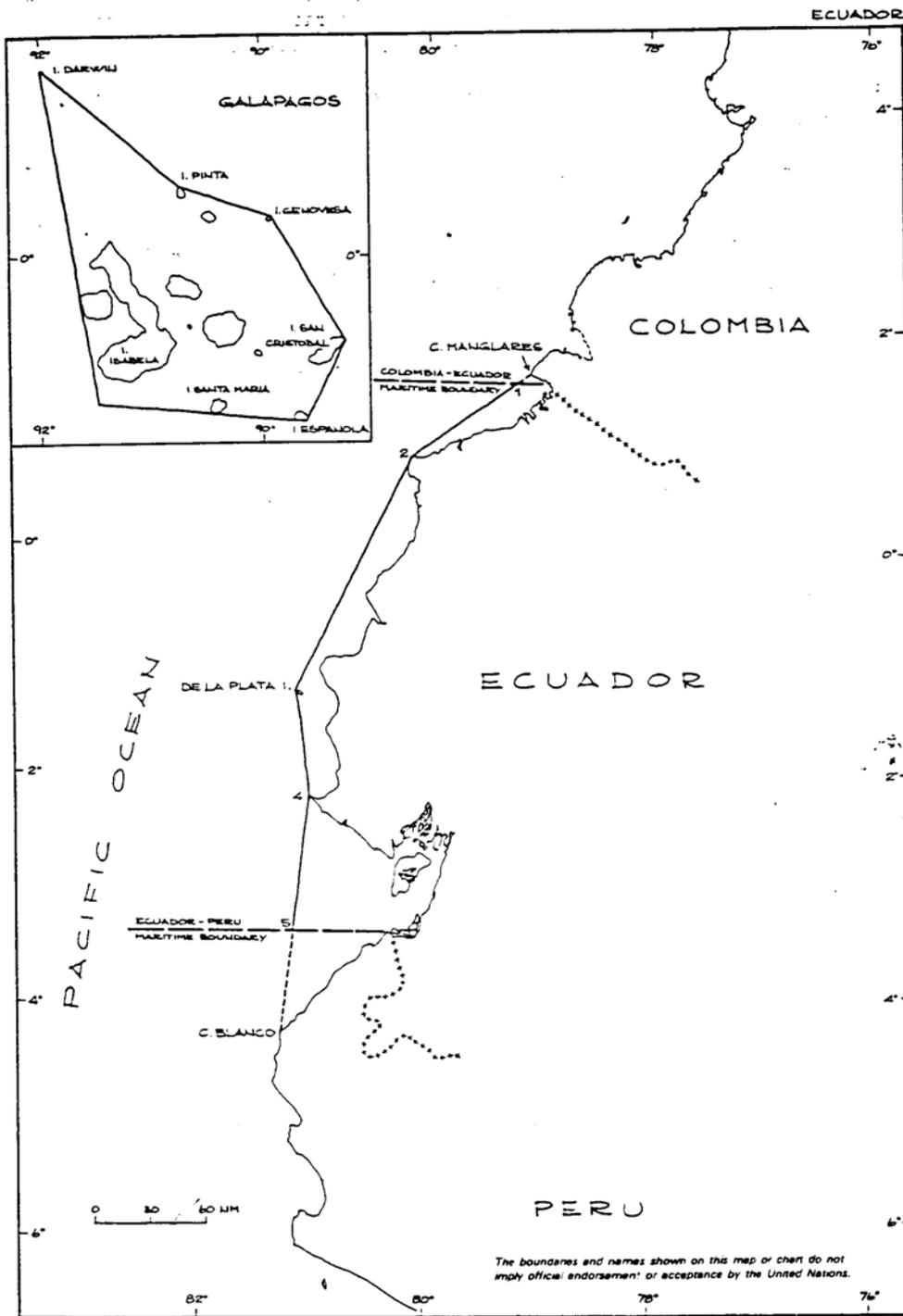


Fig. 5

1462

Figura 6.



3567.37x

Source: Atlas of the Straight Baselines, by G. Franciano, S. Mongardini, D. Romano and T. Scovazzi, 2nd ed., (Milan, Guthe, forthcoming).

Fig. 6

Figura 7.

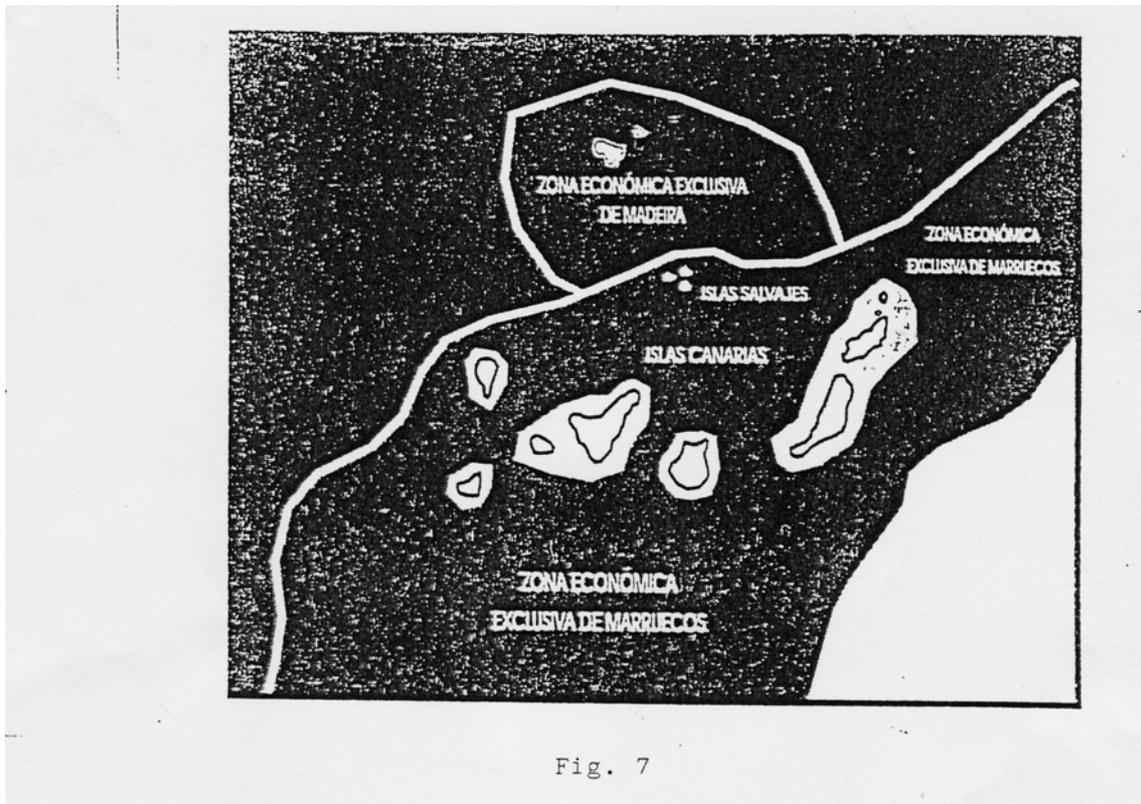


Fig. 7