



**TRABAJO FIN DE GRADO
GRADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
CURSO ACADÉMICO 2023-2024
CONVOCATORIA OCTUBRE**

**POTENCIALES CONTROVERSIAS RESPECTO A LA DELIMITACIÓN DE
CIERTOS ESPACIOS MARINOS DE ESPAÑA**

AUTOR: García Carrancio, Diego.

TUTOR(A): Cano Linares, María Ángeles

En Fuenlabrada, a 24 de octubre de 2023

Resumen

El derecho del mar ha sido tradicionalmente un cuestión menor para los Estados con salida al mar. Pero desde el desarrollo del comercio y las nuevas vías marítimas ha devenido en una cuestión clave por la que los Estados han pujado en favor de sus intereses. Tras dos intentos de negociación en 1982 se adopta la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, una pieza clave sobre la que rota este trabajo. A partir de esta, se analiza la delimitación de las aguas jurisdiccionales españolas poniéndolas en relación con las relaciones bilaterales entre los Estados y sus conflictos de intereses.

Palabras Clave

Aguas jurisdiccionales, convención, mar territorial, plataforma continental, zona económica exclusiva, estrecho, Naciones Unidas y resolución.

Abstract

The law of the sea has traditionally been a minor issue for landlocked states. But since the development of trade and new maritime routes, it has become a key issue on which States have pressed to defend their interests. After two intents of negotiation, the United Nations Convention on the Law of the Sea, the key element on which this project is based, was adopted in 1982. Based on it, the delimitation of Spanish jurisdictional waters is analyzed in relation to bilateral relations between States and their conflicts of interest.

Key words

Jurisdictional waters, convention, territorial sea, continental shelf, exclusive economic zone, strait, United Nations, decision.

Acrónimos

CIJ/TIJ – Corte/Tribunal Internacional de Justicia.

CNUDM – Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

NNUU – Naciones Unidas.

TIDM – Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

ZEE – Zona económica exclusiva.

Listado de figuras

Figura 1 – Líneas de base normal y rectas.....	p. 11
Figura 2 – Sinopsis de los espacios marítimos.....	p. 13
Figura – 3 Contorno perimetral de las islas Canarias.....	p. 17
Figura 4 – Mapa de la jurisdicción marítima de España.....	p. 20
Figura 5 – Proyectos de ampliación en el Cantábrico.....	p. 21
Figura 6 – Delimitación del mar territorial en el Golfo de León.....	p. 22
Figura 7 – Delimitación de la zona de protección pesquera.....	p. 23
Figura 8 – Yuxtaposición de la ZEE de España y Portugal.....	p. 27
Figura 9 – Aguas jurisdiccionales españolas en el archipiélago canario.....	p. 27
Figura 10 – Ruta aérea Moscú-Kaliningrado.....	p. 10
Figura 11 – Yuxtaposición de soberanías en el Peñón de Gibraltar.....	p. 31
Figura 12 – Vista satelital del aeropuerto de Gibraltar.....	p. 32
Figura 13 – Zona Especial de Conservación en Gibraltar.....	p. 33
Figura 14 – Delimitación ZEE marroquí en el mar de Alborán.....	p. 37
Figura 15 – Delimitación marina en las islas Chafarinas.....	p. 39
Figura 16 – Delimitación marina en la bahía de Alhucemas.....	p. 39
Figura 17 – Delimitación marina del Peñón de Vélez de la Gomera.....	p. 39
Figura 18 – Delimitación marina en Ceuta.....	p. 40
Figura 19 – Delimitación marina en Melilla.....	p. 40
Figura 20 – Recorte de noticia El País.....	p. 40
Figura 21 – Delimitación marina de las islas Canarias.....	p. 42

Índice

I.	Introducción.....	p. 5
II.	Metodología.....	p. 6
III.	Hipótesis.....	p. 6
IV.	Origen del Derecho del Mar.....	p. 7
V.	Marco jurídico vigente: la Conferencia de Montego Bay (1982).....	p. 9
VI.	Ordenamiento jurídico español sobre Derecho del Mar.....	p. 14
VII.	El papel de la jurisprudencia en la conformación del régimen jurídico del mar.....	p. 18
VIII.	España: Estado intercontinental con territorios insulares.....	p. 19
	1. Extensión de las aguas españolas.	
	2. Plataforma del mar Cantábrico. Delimitación con Francia y petición de ampliación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.	
	3. Golfo de León: el desacuerdo con Francia.	
	4. Portugal: un vecino fluvial y marítimo.	
	5. La cuestión de Gibraltar.	
	6. Territorios españoles al sur del Mar de Alborán.	
	7. Islas Canarias y Sahara Occidental.	
IX.	Conclusión.....	p. 43

I. Introducción.

En el siguiente trabajo se realizará un análisis de la configuración de los espacios marinos españoles y los posibles conflictos generados por la confluencia de diversos intereses en un área geoestratégica como la que se encuentra España, poniéndolo en relación con elementos de actualidad que a día hoy condicionan las relaciones bilaterales con sus países vecinos.

Tradicionalmente la delimitación de las aguas ha sido un elemento muy importante de la política internacional, y ha constituido un requisito previo para establecer relaciones con los territorios y sus poblaciones. Podemos encontrar importantes ejemplos en la Historia sobre la importancia de la delimitación de las aguas soberanas, verbigracia en la Bula *Inter Caetera*, que a día de hoy siguen siendo evidentes sus consecuencias fácticas en la división entre una América de habla portuguesa y otra de habla hispana.

Sin embargo, no perdiendo de vista la importancia del elemento histórico que la materia que está llamada a ser objeto de estudio tiene, se analizará la configuración desde un punto de vista actual. Su delimitación parte de la base de las normas adoptadas por el Derecho Internacional Público, que si bien es cierto ha recopilado costumbres internacionales en textos de vigencia internacional, está marcada por un fuerte elemento jurídico positivizado tanto internacional como nacionalmente.

En este sentido, se hará un breve análisis de aquello que dispone, tanto el Derecho Internacional a través de la Conferencia de Montego Bay (1982) como del Ordenamiento jurídico español y el de otros Estados.

No obstante, aunque haya quedado establecido el marco jurídico de esta materia, no podemos obviar que también tiene un fuerte componente dispositivo en el sentido de que son los Estados quienes, bajo el ejercicio de su soberanía, pueden establecer acuerdos con terceros Estados para delimitar pacíficamente su zona económica exclusiva, y que, en su defecto, existen numerosos ejemplos de conflictos territoriales entre Estados en todo el mundo.

En la actualidad, las Relaciones Internacionales se pueden caracterizar por la introducción, con una relevancia renovada, del elemento marítimo como una de sus piezas más importantes para componer la geopolítica del mundo actual. Véase que tal es la importancia que ha adquirido, que parte de la doctrina afirma que el foco de la geopolítica mundial ha pasado de estar en el mundo occidental, Europa y Estados Unidos, a estar en el Sudeste Asiático, y más concretamente en Mar de China Meridional. Siendo este un claro ejemplo de un conflicto en el que la configuración de la soberanía marítima de los Estados colindantes resulta vital para su seguridad nacional y para sus relaciones económicas. Una nueva configuración está llamada a ser creada partiendo de la base de nuevos actores geopolíticos que llevan años haciéndose notar como es China, quien reclama su propio espacio en el mundo como consecuencia de ser el principal proveedor económico y patrono de gran parte de las rutas comerciales. O, por otro lado, el cambio físico que se está produciendo en la Tierra y que ha permitido abrir nuevas rutas comerciales a través del Océano Ártico y en el que Rusia tiene mucho que decir.

Constituyendo la esencia de este trabajo la Península Ibérica, junto con los archipiélagos de Baleares y Canarias y así como los territorios españoles del Norte de África, se realizará una investigación que muestre las cualidades de las relaciones internacionales de España con los Estados con los que limita, haciendo un especial énfasis en temas que generan controversia y

que están presentes en nuestros días en relación con el Reino de Marruecos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Francesa, Portugal y la Unión Europea.

II. Metodología.

La metodología que se va a emplear en la realización de este trabajo es, principalmente, la revisión bibliográfica de los textos académicos disponibles en base de datos eminentemente jurídicas y de divulgación.

Concretamente, han resultado imprescindibles para el conocimiento de la materia a tratar el adquirido en el grado de Relaciones Internacionales y Derecho, los manuales de las diferentes disciplinas que se abordan, y más concretamente del Derecho Internacional Público, los textos divulgativos de carácter científico, y así como un profundo conocimiento de los aspectos históricos y de cuestiones de actualidad.

El procedimiento aplicado ha sido primeramente analítico, dado que se ofrece un intenso estudio del marco jurídico internacional del régimen de las aguas soberanas de los Estados, así como más concretamente de aquel contenido dentro de los territorios de España. Analizando, del mismo modo, la conflictividad que este marco jurídico ha provocado a lo largo de la Historia y su capacidad de generar efectos en las actuales relaciones internacionales entre el Estado español y los Estados fronterizos.

Seguidamente, se sigue una metodología descriptiva en el sentido de que, a través de las fuentes analíticas, se puede establecer una delimitación común de las aguas soberanas.

Y, por último, se ha realizado un ejercicio crítico sobre el tema que se está abordando, consistente en establecer si, el Derecho Internacional Público es capaz de dar respuesta a través de su legislación o de su jurisprudencia a los aspectos más problemáticos que existen en las fronteras marítimas del Reino de España.

III. Hipótesis.

La hipótesis que se plantea en este trabajo es que, pese al gran repertorio de textos regulatorios, tanto internacionales como nacionales, eminentemente claros y expositivos sobre cómo tiene que ser la delimitación de los espacios marítimos bajo la jurisdicción de los Estados, y además de las aparentes buenas relaciones de vecindad entre España y sus Estados vecinos, existen problemas en la configuración de las aguas bajo la jurisdicción de cada Estado y así como disputas, no solo marítimas, sino también territoriales sobre la misma.

Por un lado, la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y la jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Corte Internacional de Justicia ofrecen soluciones jurídicas a conflictos concretos, creando, de esta forma, unos criterios casuísticos que han de ser de aplicación general. Aunque, pese a esto, todavía se presentan casos de Estados con costas adyacentes de difícil aplicación.

Por otro lado, la aprobación unilateral de leyes de delimitación de aguas por parte de Estados como Marruecos, Francia o Reino Unido, plantean un serio peligro para la paz y la seguridad de España, pero también de la región debido a la importancia geoestratégica que ocupa España. Partiendo de los arreglos provisionales y la costumbre en el respeto tácito de espacios marinos disputados preestablecidos durante las décadas anteriores, algunos de ellos, como Marruecos está llevando a cabo una ambiciosa estrategia expansionista que podría estar quebrantando la estabilidad de las relaciones bilaterales, no solo con España sino con Estados

aledaños como Argelia a causa de sus exitosas ampliaciones territoriales. En este sentido, la respuesta de la comunidad internacional ha sido la condena, a través de mecanismos como el cierre temporal de misiones diplomáticas, las llamadas a consultas a los Embajadores o incluso la ruptura de las relaciones diplomáticas, debido a estas acciones peligrosas que suponen una violación del Derecho internacional y algunos de sus principios generales o *ius cogens* como el de libre determinación de los pueblos al conculcar las Resoluciones de NNUU sobre el Sahara Occidental o el caso de Gibraltar.

Todas estas legislaciones confluyentes plantean importantes retos para la delimitación definitiva de las aguas jurisdiccionales de España en algunos puntos geográficos. Y para ello, se va a realizar un examen del marco jurídico internacional e interno de cada Estado, un análisis actualizado de las fronteras marítimas de España, y una observación de la Política Exterior de Marruecos que nos permita establecer las causas y consecuencias.

IV. Origen del Derecho del Mar.

La primera noción que tenemos del mar como un objeto común de la humanidad se retrotrae casi hasta el inicio de la Historia. Desde los siglos del *mare nostrum*, el Derecho del Mar clásico se ha definido por la sociedad internacional mediante la expresión latina *mare liberum* o dicho de otro modo, libertad absoluta de los mares, que ha hecho referencia a que el mar ha sido un bien de todos, sin dueño, y que como tal no se ha podido ocupar ni poseer. Pero también ha sido un bien medial del que las naciones se han servido tanto para comerciar, como para conquistar o batallar.

No sería hasta el siglo XVIII cuando se imponen las primeras restricciones a la absoluta libertad en el mar, extendiendo la soberanía territorial sobre la franja más cercana a la costa como método preventivo para proteger el espacio terrestre. Esto, sumado a que la trata de esclavos comienza a tener una cierta connotación negativa que va en consonancia con el desarrollo social y en derechos que lleva sucediéndose en Europa desde finales del siglo XVIII. Por primera vez, se castiga a buques que venían ejerciendo este tipo de actividades, mas esto no supone un cambio de paradigma en el régimen jurídico del mar. Durante esta época, las potencias marítimas venían respetándose mutuamente un cierto espacio de mar territorial.

El primer intento de regulación y codificación de un régimen jurídico para el mar lo encontramos en la Conferencia de la Haya de 1930 celebrada bajo el amparo de la extinta Sociedad de Naciones. En ella se intentó regular algunas cuestiones como la extensión del mar territorial y la zona contigua y el régimen de estas dos junto con el de las bahías y aguas históricas, pero sin un acuerdo entre los Estados, esta Conferencia fue un fracaso. Sin embargo, aunque el resultado fuera negativo, en la realidad práctica de las potencias coloniales y marítimas fue un éxito, ya que su pretensión era el mantenimiento de la libertad de los mares sin más obstáculo que la legislación del Estado del pabellón del buque¹.

El siguiente intento de codificación fueron las Conferencias de Ginebra celebradas entre 1958 y 1960, que esta vez sí, tuvieron éxito en la consecución de la regulación de zonas más importantes del mar y así como de conceptos fundamentales. Se decidió regular los elementos

¹ Resulta conveniente aclarar que tanto en el pasado como en la actualidad, viene siendo una norma consuetudinaria y ya codificada que el único Estado competente para enjuiciar un buque es el Estado del pabellón, poseyendo un espacio de inmunidad frente a las actuaciones de otros Estados inclusive en sus aguas territoriales a los efectos de paso inocente.

más esenciales de la materia por separado, y en consecuencia se firmaron cuatro Convenciones, a saber:

- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
- Convención sobre la Alta Mar.
- Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar.
- Convención sobre la Plataforma Continental.
- Protocolo facultativo para los Estados acerca de la jurisdicción sobre resolución de controversias.

Sin embargo, pronto quedaron obsoletos los principios que propugnaba esta Convención debido a que por un lado era tan solo el resultado de una plasmación del derecho consuetudinario que existía hasta entonces y resultaba ser un *corpus* jurídico disperso y poco práctico. Y, por otro lado, tampoco atendía a las transformaciones que la comunidad internacional estaba sufriendo en esos años como el fenómeno de la descolonización, momento en el que nuevos Estados surgen y desean cambiar el orden jurídico establecido en detrimento de los países desarrollados, y el desarrollo de nuevas tecnologías y transformaciones económicas que llevaron a otras formas más avanzadas de explotación de fondos y recursos marinos que hasta entonces no se habían tenido en cuenta en las Conferencias de 1958 por el simple hecho de que no eran concebibles por los Estados.

En vista de esta situación de estancamiento y conflictividad por una desactualizada regulación en algunos de los componentes clave como son el mar territorial, la explotación de los fondos marinos y delimitación de la plataforma continental, que no atendía los intereses de un gran número de nuevos Estados, en 1969 la Asamblea General pidió al entonces Secretario General de las Naciones Unidas, U Thant, que iniciara una ronda de consultas con los Estados sobre la conveniencia de convocar una nueva Conferencia sobre Derecho del Mar, la tercera tras el fracaso de la segunda en 1960, que estableciera un nuevo régimen acorde a los avances que se estaban sucediendo en la época. En el caso de España, el objeto de este trabajo, la contestación fue favorable, ya que como veremos a continuación, tanto España como sus Estados vecinos estaban comenzando a proclamar su propio régimen de aguas conforme a su derecho interno, lo cual entraba en conflicto tanto con el Derecho Internacional como con el derecho interno de los Estados aledaños.

La negociación y redacción de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (a partir de ahora CNUDM) duró once años, un periodo más que excesivo de lo que venía siendo normal en comparación con otras convenciones, pero que hacía visible la dificultad de la materia y los intereses contrapuestos que los Estados tenían en juego. Por esa misma razón, el día de su conclusión fueron 119 los Estados que firmaron el texto de la Convención en la ciudad jamaicana de Montego Bay. Una demostración de que se había conseguido un consenso mayoritario y sistemático en cuanto al régimen de los océanos y los mares. Fueron VI Sesiones, las que llevaron a los Estados a, en unos casos defender e imponer sus intereses, y en otros casos realizar concesiones a favor de otros, puesto que el método de decisión establecido como principal fue el del consenso, aunque en cuestiones reñidas podía recurrirse a la votación, por tanto, es de destacar que el espíritu de esta obra fue la aquiescencia entre los Estados. No obstante, esta situación no fue casualidad sino porque el artículo 309 de la Convención establece expresamente que “No se podrán formular reservas ni excepciones a esta Convención, salvo las expresamente autorizadas por otros artículos de la Convención”.

El 30 de abril de 1982 se aprobó la CNUDM por 130 votos a favor², 4 en contra, entre los que están los de Estados Unidos³, Israel, Turquía y Venezuela y 18 abstenciones entre las que se encontraba España por cuestiones que como veremos posteriormente, se oponía al nuevo régimen de paso en los estrechos. Entró en vigor en el año 1994, fecha en la que como dispone su artículo 308 “ Esta Convención entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositado el sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión”, siendo ratificado por España en 1997, aunque con una serie de declaraciones e interpretaciones del articulado por cuestiones que serán tratadas ulteriormente.

La Convención ha resultado ser un verdadero éxito y ha contado desde entonces con una gran aceptación en la comunidad internacional, sentando un importante precedente en su aplicación en lo relativo a los Estados no firmantes, y es que gozar de una general aceptación, que paulatinamente se ha ido imponiendo a este conjunto de Estados a través del derecho consuetudinario, tal y como establece el artículo 34 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados (1969): “Un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento”, lo cual no impide que la norma convencional llega a ser vinculante a través de la costumbre.

V. Marco jurídico vigente: la Conferencia de Montego Bay (1982).

Tras haber abordado la, casi interminable, discusión acerca de los conceptos clave de Derecho del Mar entre los Estados y sus intereses contrapuestos, en este apartado vamos a estudiar cuáles son estos y por qué se dieron a un intenso debate durante las sesiones de codificación en los años setenta del pasado siglo. Considerando que siendo el mejor método para abordar esta materia es empezando por el Derecho Internacional y más concretamente por el orden que sigue la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, o también conocida como Conferencia de Montego Bay (por su lugar de adopción y firma), la cual lleva un orden de cercanía al territorio continental desde la zona delimitada más estrecha y cercana a la costa hacia la más ancha y adentrada al mar u océano. A continuación, se abordará la materia desde el punto de vista del derecho interno español poniendo énfasis en su legalidad conforme al Derecho Internacional, a sus defectos y carencias con respecto a lo anterior y a la legislación interna de Estados vecinos y que, por tanto, es influyente en el panorama espacial marítimo de España.

Antes de adentrarnos en los conceptos resulta conveniente contextualizar cuáles eran los intereses cruzados, principalmente entre las potencias marítimas que coincidían con los bloques de la guerra fría (Estados Unidos, Unión Soviética y Reino Unido) y los Estados en vías de desarrollo que recientemente habían logrado su independencia. A este grupo se le denominó el Grupo de los 77, ya que este era el número de Estados que se apoyaban en sus decisiones por consenso. Por un lado, los Estados desarrollados defendían un régimen lo más libre posible para que sus buques, tanto comerciales como militares, tuvieran libertad de circulación en las aguas soberanas de terceros Estados y en espacios geográficos angostos como son los estrechos donde se concentra gran parte del tráfico marítimo.

² Entre ellos está la UE, China, India, Rusia, Australia, Brasil, México, Argentina, Japón, Indonesia, toda África a excepción de Sudán del Sur, Chile, Centroamérica y las Antillas, todo el Sudeste Asiático.

³ Estados Unidos es la única gran potencia que no la ha firmado ni ratificado por discrepancias con el régimen de los fondos marinos y la creación de una autoridad. Se opuso a que los beneficios fueran en favor de la humanidad y que fueran administrados por una autoridad independiente. No obstante, ha aceptado el resto de la Convención como costumbre internacional consolidada.

Otro de los problemas que más dificultades generó durante la elaboración de la Convención fue la explotación de los fondos marinos, que en parte fue el origen del impulso de la creación de este nuevo cuerpo jurídico. Pues, a petición del Gobierno de Malta sobre la cuestión, la Asamblea General emitió el 18 de diciembre la Resolución 2340 (XXII)⁴ de 18 de diciembre de 1967 llamada a “examinar la cuestión de la reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual, y del empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad”. Como ya se ha dicho anteriormente, es en esta época que se da un momento en el que se coincide con el comienzo de un desarrollo tecnológico avanzado que permitía explorar los fondos y descubrir los beneficios que los Estados podían obtener de ellos, además de con la llegada del hombre a la Luna y el principio de la tercera Revolución Industrial.

A través de otra Resolución recientemente posterior, la Resolución 2750-C⁵ de 17 de diciembre de 1970, mediante el siguiente texto, la Asamblea General decide: “Encarga a la Comisión sobre la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos fuera de los Límites de la Jurisdicción Nacional en su forma ampliada, que celebre dos reuniones en Ginebra, en marzo y en julio-agosto de 1971, a fin de preparar para la conferencia sobre el derecho del mar un proyecto de artículos de tratado que incorpore el régimen internacional, incluido un mecanismo internacional, para la zona y los recursos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, habida cuenta de la participación equitativa de todos los Estados en los beneficios que se obtengan y teniendo presentes los intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo, ya sean ribereños o carezcan de litoral, conforme a la Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, y una lista amplia de temas y cuestiones relacionados con el derecho del mar y mencionados en el párrafo 2 supra, que habrá de considerar la conferencia, junto con un proyecto de artículos sobre dichos temas y cuestiones.” En este sentido se crearon tres comisiones o líneas de trabajo sobre las cuestiones más importantes:

1. Explotación y régimen de los fondos marinos.
2. Derecho general del mar.
3. Preservación del medio marino, investigación y desarrollo tecnológico.

Cabe destacar que se decidió que los miembros que compusieran el Comité no fueran los técnicos juristas de la Comisión de Derecho Internacional, que siguiendo el orden lógico de la creación del corpus legislativo internacional serían los encargados de codificar el derecho del mar que se encontraba disperso en un nuevo Código jurídico, sino que estos fueron delegados políticos de cada Estado miembro de Naciones Unidas (a partir de ahora NNUU). Y es que resulta apropiado que en una materia con intereses tan discutidos fueran los propios Estados los que negociaran y establecieran sus posturas al respecto.

El primero de los conceptos antedichos es el de mar territorial. Este espacio fue el primero en definirse, y es que puede resultar lógico que lo primero que desee un Estado es crear

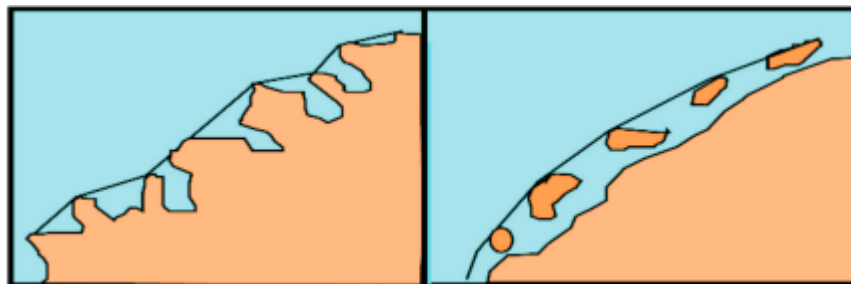
⁴ Resolución 2340 Examen de la cuestión de la reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual, y del empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad, 18 de diciembre de 1967. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/240/17/PDF/NR024017.pdf?OpenElement>

⁵ Resolución 2750 sobre reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual y empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad y convocación de una conferencia sobre el derecho del mar, 14 de enero de 1970. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/papers/2750.pdf>

su propio espacio de seguridad alrededor de sus propias costas en el que desplegar su entera soberanía. Este concepto ya fue regulado por la Convención de Ginebra de 1958 mediante una definición indeterminada en lo que extensión se refiere, disponiendo: “La soberanía de un Estado se extiende fuera de sus territorios y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas”. No se llegó a un acuerdo sobre cuál debía ser la extensión máxima del mar territorial. No obstante, se vuelve a abordar la materia en la CNUDM que en su artículo segundo lo define como un espacio que “se extiende más allá de su territorio y aguas interiores a la franja de mar adyacente”, al igual que establece, esta vez sí, el límite en el artículo tercero: “[...] establecer la anchura del mar territorial hasta un límite que no exceda de 12 millas”. Cabe señalar algunas características como que el Estado es soberano sobre el espacio marino, el aéreo suprayacente y sobre el lecho y el subsuelo del mismo mar territorial.

El método para establecer este criterio se hace bien mediante las líneas de base normal o líneas de base rectas. Haciendo uso del propio articulado, el número cuatro define la línea de base normal como “la línea de bajamar a lo largo de la costa”. Por el contrario, el número siete establece que la línea de base recta será el método que se utilice preferentemente para delimitar zonas de costa irregulares o que existan una serie de islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, siendo el resultado de la delimitación la unión de las líneas de base rectas con los puntos apropiados ya mencionados, esto es, aquellos que más sobresalen de la costa. El uso de uno u otro tipo de línea para delimitar el mar territorial es una elección legítima del Estado. No obstante, hay que tener en cuenta que resulta más beneficioso delimitar la costa mediante líneas de base rectas.

Imagen 1. Líneas de base normal y rectas.



Fuente: Ministerio de Defensa.

Como vemos en la imagen superior, el primer dibujo representa una línea de base normal, propia de una costa sin grandes aberturas y escotaduras. En el segundo, sí se dan importantes irregularidades que cumplen con el requisito del artículo siete para establecer una línea de base recta que una los puntos más salientes de cada accidente geográfico costero.

Tras el mar territorial, el concepto siguiente se trata de los estrechos utilizados para la navegación internacional, que esencialmente son aquellos que tienen más volumen de tráfico de buques e importancia geoestratégica y cuya regulación está encomendada a esta norma ya que su alegación es un peligro para la estabilidad económica de las potencias marítimas. Esta nueva categoría establecida por la Convención posee un régimen especial creado *ad hoc* para que, precisamente, no se de el peligro de que se interrumpa la circulación marítima, tanto de buques comerciales como militares. Conviene aclarar en este punto que la cuestión clave de este apartado, que es el derecho de todo buque al paso en tránsito, que no se debe confundir con el derecho de todo buque al paso inocente. Una figura similar, pero que a diferencia de este, se

emplea al derecho de navegación en el mar territorial. No obstante, estas dos figuras serán abordadas a continuación.

La zona contigua es un espacio regulado en el artículo 33 que establece que “es una zona contigua a su mar territorial [...] para prevenir las infracciones de sus leyes y [...] sancionar las infracciones de esas leyes cometidas en su territorio o mar territorial”. Asimismo, tendrá una extensión máxima de 24 millas contadas a partir de la línea base que sirve para medir la anchura del mar territorial.

En cuanto a la plataforma continental el artículo 76 es muy definitorio de la misma disponiendo que es un espacio que “comprende el lecho y el subsuelo de las áreas 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 la líneas de base a partir de las cuales se mide [...] el mar territorial, en los casos en los que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

Como vemos, en este territorio existen dos posibilidades de delimitar la plataforma continental, siendo la que vamos a tratar aquella longitud de mar que se extiende hasta 200 millas, ya que la segunda de las posibilidades va en consonancia con aquella plataforma, o terreno plano, que se adentra en el océano más de 200 millas y que termina con un borde de caída hacia el lecho oceánico. Un claro ejemplo de esta modalidad sería la extensa plataforma continental de la República de Argentina. Mas no siendo este segundo nuestro caso, se abordará el primero de ellos. Sin perjuicio de la eventual prolongación hasta 350 millas que permiten los mecanismos establecidos.

La zona económica exclusiva es otro de los espacios marítimos reconocidos en la Convención de 1982. Haremos un aproximamiento por medio del articulado convencional que dispone en el número 55: “es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a este, sujeta al régimen jurídico específico establecido en la Convención”. Se dice que es un concepto menos concreto porque el Estado no ejerce su soberanía más absoluta como pudiera hacerse con el mar territorial, sino que posee un régimen jurídico específico en el que los derechos que el Estado ribereño ostenta en esta área son relativos a derechos soberanos de exploración y explotación de los recursos naturales, el subsuelo, establecimientos de instalaciones o islas artificiales para cualquier fin o a fines científicos y de protección del medio marino. No obstante, a diferencia de la plataforma continental, el Estado deberá tener en cuenta los derechos y deberes de otros Estados, por ejemplo, los acuerdos de pesca. La anchura de la misma, en ningún caso será mayor a 200 millas y se superpone al espacio que ocupa la plataforma continental hasta las 200 millas, aunque sin perjuicio de su posible extensión, como prevé la Convención, hasta las 350 millas.

En penúltimo lugar, la alta mar, que aunque no es un espacio que vayamos a tratar en este trabajo, es útil aportar unas nociones básicas para diferenciarlo del resto de los espacios. Su delimitación parte, como se acaba de decir, de su diferenciación con el resto de las zonas, así el artículo 86 establece que “Se aplica a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado”. El régimen jurídico operante en este enorme espacio es de casi total libertad de utilidad con el único límite de que sea utilizada exclusivamente para fines pacíficos. Los buques estarán únicamente sometidos a la jurisdicción del Estado de su pabellón en virtud del artículo 92 de las CNUDM.

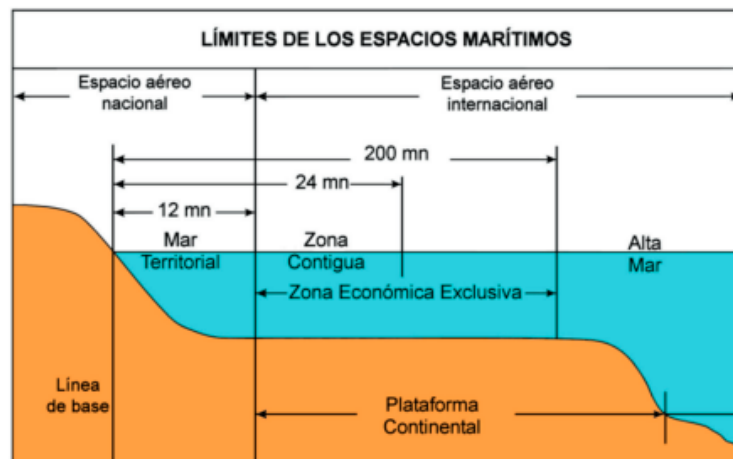
Imagen 2. Sinopsis de los espacios marítimos.

Figura 1. Espacios marítimos

Fuente Ministerio de Defensa⁶.

Por último, los fondos marinos, que fueron una de las materias que más se discutieron en el proceso de creación de la Convención ya que en ellos se contiene los elementos que dan sentido a gran parte de la economía del mundo, los minerales. Su definición podemos encontrarla en el artículo 1 que dispone “por zona se entiende los fondos marinos y su subsuelo fuera de la jurisdicción nacional”. Posteriormente, el artículo 136 establece que “los derechos sobre los recursos de la Zona pertenecen a toda la humanidad”⁷. Para su, *a priori*⁸, complicada gestión se establecen procedimiento especiales de solución de controversias.

El vigente texto también dispone la creación de una serie de autoridades con el fin de resolver conflictos entre Estados, especialmente en uno de los asuntos más complicados de la Convención, los fondos marinos, con una Sala especial de Controversias de Fondos Marinos dentro del Tribunal del Mar. Gracias al artículo 156 se crea la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos con sede en Jamaica. No solo dispone su régimen de funcionamiento, sino que también determina que “las actividades en la zona se realizarán en beneficio de toda la humanidad, independientemente de la ubicación de los Estados, prestando consideración especial a los intereses y necesidades de los Estados sin litoral y los pueblos que no han logrado la plena independencia.”. Así mismo habilita a la Autoridad a disponer la distribución equitativa de los beneficios financieros y económicos derivados de las actividades mediante un mecanismo apropiado sobre una base no discriminatoria⁹. Como vemos, el trabajo no parece sencillo y responde a las pretensiones de Estados sin litoral y en vías de desarrollo que pelearon por defender sus intereses frente a los grandes intereses de las potencias de los bloques.

⁶ Ministerio de Defensa (2016). División jurídica de los espacios marítimos. En Ministerio de Defensa (Ed.), *Manual de Derecho del Mar Volumen I* (pp. 1ª ed. 27-118). Ministerio de Defensa.

⁷ Artículo 156. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Naciones Unidas. Consultado el 19 de junio de 2023. Disponible en https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

⁸ La Parte XI de la CNUDM fue objeto de un gran debate, al principio sin consenso. Pues EEUU se opuso a la gestión de los fondos marinos por la Autoridad ya que iba en contra de sus intereses nacionales cuando ya había autorizado prospecciones fuera de su jurisdicción. Finalmente, gracias al inicio de consultas informales por parte del Secretario General de NNUU y al cambio de Gobierno en EEUU se logró el esperado consenso universal.

⁹ *Ibid* p. 85

En lo que respecta al mencionado Tribunal Internacional de Derecho del Mar, su jurisprudencia no ha sido definitiva de la corriente jurisprudencial que ha marcado el camino, sino que este se ha venido haciendo por la Corte Internacional de Justicia o los tribunales arbitrales, teniendo este nuevo tribunal una relevancia marginal.

La Comisión de Límites de la Plataforma Continental es otra de las creaciones de la CNUDM. Se trata de un órgano encargado de examinar datos e informaciones que aportan los Estados, previa solicitud de ampliación de su plataforma continental. Y esta se encarga de valorar y emitir una recomendación. No obstante, debe quedar claro que es incompetente para litigios entre Estados acerca de la fijación de límites entre costas enfrentadas o adyacentes, para lo cual es de aplicación las normas sobre delimitación del Derecho Internacional, constituyendo un acto unilateral de derecho interno. En otro caso, los competentes para resolver litigios de costas enfrentadas serán el Tribunal del Mar o la CIJ (a partir de ahora CIJ).

Otro punto que no podemos dejar sin avanzar es el artículo 59 de la Convención, y que va muy en consonancia con la resolución de las controversias y la conflictividad que España presente con Francia, Portugal o Marruecos, y que se tratará posteriormente. Pues este dispone que cualquier conflicto referente a la delimitación de la zona económica exclusiva, debe ser resuelto conforme a la equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes. En definitiva, existen dos métodos para la solución de controversias de este tipo, uno de ellos es el método de la línea media o criterio de equidistancia consistente en dividir a partes iguales el espacio entre los Estados ribereños concurrentes, que a primera vista puede parecer el más justo y simple, pero como hemos visto, la costa no es recta y este método de delimitación puede llevar a soluciones inicuas especialmente en zonas cóncavas como el Golfo de León. El segundo se trata del criterio de la equidad, que es el que se ha explicado previamente a tenor del artículo 59 de la Convención. Por poner un ejemplo contextualizador, este es el criterio que sigue Marruecos para proclamar su zona económica exclusiva desde el territorio de Sahara Occidental y que entra en conflicto con la española, con el pretexto de unificar la legislación en todo su territorio.

En conclusión, y como titula el artículo 188 de la Convención: “Sometimiento de controversias a una Sala Especial del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, a una sala *ad hoc* de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos o a arbitraje comercial obligatorio”, a petición de cualquiera de las partes. Y el artículo 287 sobre la elección de procedimientos resolutivos entre el Tribunal Intencional del Derecho del Mar (a partir de ahora TIDM), la CIJ, un tribunal arbitral regulado por la Convención o un tribunal arbitral especial.

VI. Ordenamiento jurídico español sobre Derecho del Mar.

En relación con el apartado anterior, no se puede entender una Convención internacional sin ponerla en contexto con el derecho interno, en nuestro caso, de España, que ratificó la CNUDM en el año 1997. Tampoco sin haber abordado las declaraciones interpretativas e interpretaciones que hizo España en el momento de la adopción con la pretensión de definir el sentido y el alcance de una parte de su articulado y en defensa de sus legítimos intereses. Y es que los aspectos de los que estamos hablando son, esencialmente, aquellos en los que España se opuso durante la negociación de la Convención y que finalmente acabaron aprobándose por una mayoría de Estados. Son los siguientes, sin perjuicio de que algunos vayan a ser abordados en su apartado concreto del índice:

- La cuestión de Gibraltar y el Tratado de Utrecht de 1713.
- Régimen jurídico de los estrechos internacionales, en referencia al estrecho de Gibraltar.

- Los derechos de pesca de terceros Estados en caladeros españoles y la cuantía de las capturas.
- Elección de la Corte Internacional de Justicia como órgano competente para la resolución de controversias relativas a la aplicación e interpretación de la Convención, en detrimento de la jurisdicción especializada del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

Por otra parte, la legislación española en lo referente a la delimitación de sus espacios marinos es escasa y no resuelve la mayor parte de los problemas que surgen con los Estados ribereños con los que comparte costa. Se trata de una legislación que ha llegado tarde en cada momento, que se ha ido creando conforme las circunstancias iban requiriendo una regulación de forma urgente. Se trata más bien de una serie de leyes y decretos que han ido poniendo parches a los problemas que han surgido a lo largo del tiempo. Si bien, las más importantes de ellas son previas a la Convención sobre el Derecho del Mar, ya que resulta lógico que mientras los Estados vecinos se adelantaron a desarrollar su derecho interno en su propio beneficio antes de tener que adoptar algunas de las disposiciones que fueran contrarias a sus intereses en la Convención, España hizo lo propio en algunas cuestiones relevantes. De este modo, hoy en día podemos mencionar la siguiente legislación:

Ley 20/1967, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca que hace referencia al Convenio Europeo de Pesca y la necesidad imperiosa que su adhesión genera de establecer un área de jurisdicción de 12 millas en materia de pesca al son de lo que se venía haciendo en el resto de continentes. Si bien, la primera mitad de las millas serán consideradas aguas territoriales, el resto tendrá una consideración de área exclusiva de pesca. Asimismo, establece por primera vez la línea de base utilizada para medir, que será la línea de bajamar escorada en toda la costa. No obstante, como en este momento está comenzando la delimitación formal de los límites soberanos, España redacta una Disposición Final Primera sobre Gibraltar que se repetirá en todas las demás leyes de derecho interno y a través de reservas y declaraciones interpretativas en el Derecho Internacional, y es que el desarrollo legislativo de cualquier tipo no afectará ni modificará cualesquiera derechos que no estén recogidos en el artículo diez del Tratado de Utrecht de 1713. Adicionalmente, es interesante mencionar que esta norma deroga la Real Cédula de 17 de diciembre de 1760, antecedente primitivo del presente texto.

Real Decreto 2510/1977, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca es la norma que desarrolla la anterior con el motivo de establecer las coordenadas o nombres de los accidentes geográficos que sirven para medir las líneas de base.

Ley 10/1977, sobre mar territorial. Avanzando sobre la evolución del derecho interno, esta norma en su exposición de motivos establece que urge definir el mar territorial conforme al Derecho Internacional frente a la imprecisión y diversas denominaciones que se estaban dando a un mismo concepto. Para ello, establece un límite de 12 millas contadas conforme dispuso posteriormente la CNUDM. También establece el criterio de equidistancia para establecer los límites de las aguas de España en los casos en los que sus costas se encuentren frente a otras¹⁰. Como vemos, muchos de los preceptos de esta Ley se antepone a lo que luego fue aprobado en la Convención de Montego Bay.

¹⁰ El criterio de equidistancia viene definido en el artículo 15 de la Convención que propone el acuerdo bilateral entre los estados como primera fuente de delimitación de las costas adyacentes entre Estado. Pero,

Ley 15/1978, sobre zona económica. Para ser más correctos al título de esta Ley se debería añadir “exclusiva” para ir en consonancia con el concepto de Derecho Internacional, aunque si bien su artículo primero lo reconoce como debería ser, aunque no así el título.

El contenido de esta es establecer, como posteriormente haría la CNUDM, un límite de 200 millas para la delimitación de la zona económica exclusiva (a partir de ahora la ZEE) para los efectos de exploración y explotación de los recursos naturales del lecho submarino y subsuelo bajo su jurisdicción. Por otro lado, además de regular la línea media/equidistante como segregación y los derechos de pesca para personalidades españolas, la Disposición Final Primera es muy relevante a los fines de la acotación geográfica de esta área. Y así proclama: la “Ley se limitará a las costas españolas del Océano Atlántico, incluido el Mar Cantábrico, peninsulares e insulares, y se faculta al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas”. Como vemos, la delimitación solo está expresamente dictada para todas las costas españolas del Atlántico (incluido el archipiélago canario y mar Cantábrico), no así en el Mediterráneo, que es donde más problemas subsisten al respecto con Francia y Marruecos. No obstante, mención aparte merece el caso de las islas Canarias.

El Real Decreto 1315/1997, por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo y modificado por el RD 236/2013 por el que se establece la Zona Económica Exclusiva en el Mediterráneo Noroccidental, se podría decir que es el sustituto de la Ley 15/1978, en el mar Mediterráneo. Y es que en virtud de la Disposición Final Primera faculta al Gobierno a acordar su extensión en las demás costas. Por tanto, este texto es el heredero de esta disposición.

Ante una situación en la que España solo es soberana en un espacio de 12 millas de mar territorial, este texto recalca la necesidad imperiosa de delimitar una zona de protección pesquera debido a la precaria situación del atún rojo, una especie única y que se reproduce únicamente en el Mediterráneo y que por aquel entonces se encontraba amenazado por los pescadores no nacionales españoles que al pescar en unas aguas que no estaban delimitadas y, por tanto, en las que, al no ser zona económica exclusiva, España no podía ejercer su jurisdicción exclusiva para detener esta situación. Por consiguiente, se establece una zona a los solos efectos de protección de la pesca, entre el Cabo de Gata y la línea equidistante trazada conforme al Derecho Internacional con el Estado francés en la costa catalana. Esencialmente, aquello que subyace en este texto es, tal y como dispone el artículo 2, que “España tiene derechos soberanos sobre [...]” es decir, está estableciendo su soberanía sobre la zona que previamente ha delimitado de forma indubitable y como zona económica exclusiva.

Ley 44/2010, de aguas canarias. Aunque el título de la Ley puede llevar a pensar erróneamente que es producto de la actividad legislativa de la comunidad autónoma, se trata de una Ley Ordinaria cuyo ámbito de aplicación está restringido al archipiélago canario.

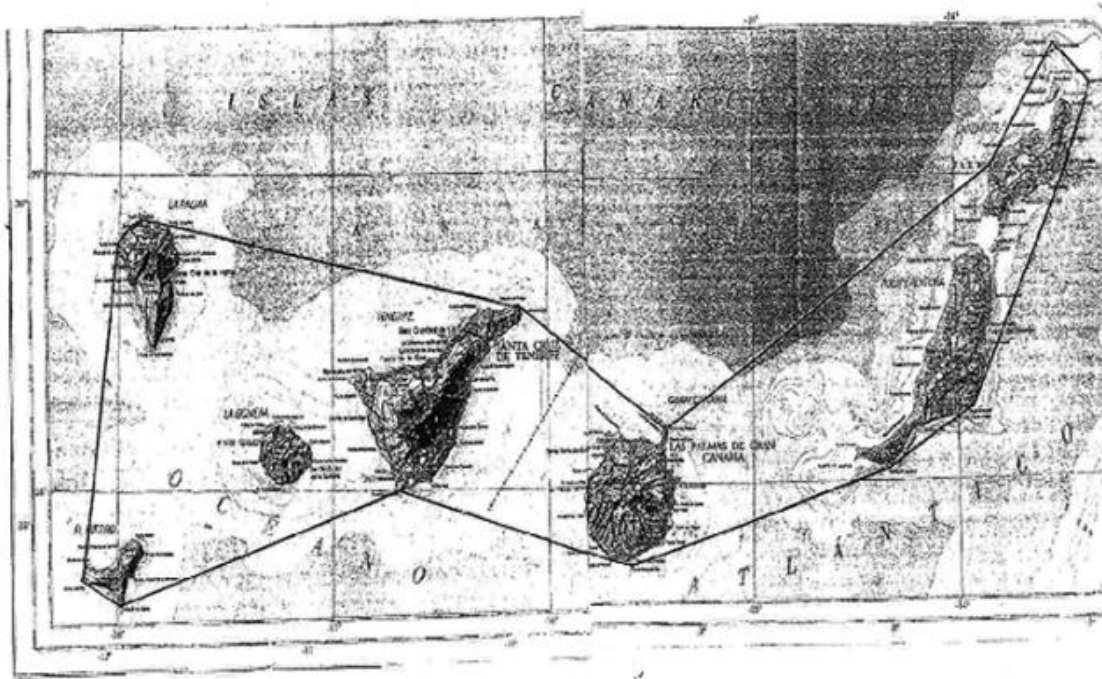
De esta forma, a finales de la primera década del siglo XXI las Cortes Generales quisieron poner fin a un asunto para el que se habían presentado más de 40 iniciativas parlamentarias para regularlo. Así que, en base a los artículos 132.2. y 147.2 b) de nuestra Constitución, acerca de bienes de dominio público estatal y delimitación territorial de la CCAA, el Estado decide hacer visible lo invisible, es decir, algo que hasta entonces existía con las mismas características que tras su promulgación, pero nunca se había positivizado por

subsidiariamente, establece la regla de la equidistancia o línea media entre los puntos más próximos de las líneas de base de cada costa del Estado de ribereño.

cuestiones políticas y de Relaciones Internacionales en donde subyace las relaciones bilaterales con Marruecos.

Mediante el empleo de mapas geográficos y de coordenadas se señala un contorno perimetral que sigue la configuración general del archipiélago, siendo las aguas que queden dentro de estas líneas aguas interiores o aguas canarias que tendrán consideración de territorio de la CCAA y por tanto serán de su competencia. No obstante, no ocurre lo mismo con las aguas exteriores, regulación en la que subyace el verdadero interés de este proyecto legislativo “el ejercicio de las competencias estatales o autonómicas sobre las aguas canarias [...] y espacios que rodean a Canarias sobre los que el Estado español ejerza soberanía se realizará teniendo en cuenta la distribución material de las competencias establecidas constitucional y estatutariamente tanto para dichos espacios como para los terrestres”. Por ello, como se puede apreciar, la finalidad de esta Ley ha sido la de clarificar la división de competencias entre las diferentes administraciones, estatal y autonómica, todo ello sin perjuicio de que el establecimiento de la línea o contorno perimetral alrededor del archipiélago tenga subsiguientes efectos sobre la delimitación de los espacios exteriores del archipiélago.

Imagen 3. Contorno perimetral de las islas Canarias



Fuente: Ley 44/2010 BOE.

En definitiva, la legislación española, aunque ha sido innovadora y ha ido por delante del Derecho Internacional en algunas ocasiones, también ha sido imperfecta y extemporánea en el sentido de que se ha ido regulando aquello que era necesario por necesidades que iban deviniendo ya inevitables. Por otra parte, y aunque no forme parte del derecho interno *stricto sensu*, los Convenios bilaterales con los Estados ribereños con los que España comparte frontera también son una tarea pendiente de negociar para el Estado español, y siendo la temática general de este trabajo, serán abordados más adelante en combinación con el derecho nacional.

VII. El papel de la jurisprudencia en la conformación del régimen jurídico del mar.

Haciendo uso del conocido artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia que establece que “las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho” pueden servir de base tomar decisiones legales por parte de los tribunales internacionales. Tras este inciso, el catálogo de jurisprudencia internacional sobre el Derecho del Mar es amplio y dilatado en el tiempo y aborda todo tipo de cuestiones, mas nos centraremos en una selección de sentencias que, a mi juicio, son generadoras de la evolución y determinación de los aspectos del Derecho del Mar.

Siguiendo un criterio material que diferencia por conceptos ya explicados previamente, comenzaremos por aquellas decisiones judiciales que entraron a decidir sobre el derecho de paso en estrechos internacionales. En primer lugar, la Sentencia de 9 de abril de 1949 en el Caso del estrecho de Corfú. Se trata de un controvertido caso de los años 40 en el que un buque británico fue hundido por una mina albanesa. Esta sentencia es importante porque entre otras cuestiones establece un precedente al derecho de paso en tránsito por estrechos internacionales y a través del mar territorial de un Estado, obligando a indemnizar al Reino Unido por haber interrumpido este derecho y por sus daños materiales. Pero también establece otras nociones básicas como que el respeto de la soberanía territorial de un Estado “es una de las bases esenciales de las relaciones internacionales”¹¹, o que “la obligación para todo Estado de no dejar utilizar su territorio a los fines de actos contrarios a los derechos de otros Estados”.

Sobre las aguas interiores y mar territorial existen diversas sentencias como la Sentencia arbitral de 7 de septiembre de 1910 sobre el caso de las pesquerías costeras del Atlántico Norte entre Noruega y Reino Unido, donde afirmó que “cierta clase de bahías, que debieran llamarse con propiedad bahías históricas, forman una categoría distinta y separada y pertenecen indudablemente al Estado ribereño, cuando dicho país ha afirmado su soberanía, como su configuración geográfica, el uso inmemorial y sobre todo las exigencias de defensa, justifican tal pretensión”, que permitió establecer como aguas históricas aquellas donde los noruegos habían venido pescando tradicionalmente generando un derecho históricos sobre esas aguas a favor del Reino de Noruega. O la Sentencia de la Corte Internacional de Justicia (a partir de ahora CIJ) de 24 de febrero de 1982 sobre el Caso de la plataforma continental entre Túnez y Libia, donde afirmó que a cada bahía histórica, como agua interior que es, le es de aplicación un régimen particular.

En lo referente a la plataforma continental y la zona económica exclusiva es donde más conflictos se han planteado debido a que su delimitación es más compleja. De este modo, destaca la Sentencia de la CIJ de 20 de febrero de 1969 en el Caso de la Plataforma Continental del Mar del Norte entre la República Federal de Alemania y Dinamarca y Países Bajos, es importante porque el Tribunal interpretó en ella lo que se debía entender por las “circunstancias especiales” del artículo 15 de la CNUDM sobre delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes. Y es que la situación de la concavidad de la costa alemana beneficiaba a los países limítrofes en su delimitación por lo que este país solicitaba el abandono del método de la equidistancia o línea media concurriendo esta circunstancia especial. La respuesta del Tribunal no fue la de considerar si esto era una circunstancia especial, sino la de establecer unos principios iluminadores de cómo tenía que ser. Y es que el método de la equidistancia no es

¹¹ Caso del Canal de Corfú (Fondo del asunto). 9 de abril de 1949. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/cij/doc/3.pdf>

obligatorio para las partes, si bien sí que lo es el acuerdo entre las partes, aunque señala “de conformidad con principios equitativos y teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes, de tal modo que se asignaran, siempre que fuera posible, a cada una de las partes todas las porciones de la plataforma continental que constituyeran una prolongación natural de su territorio, sin invasión de la prolongación natural del territorio de la otra; y que, si esa delimitación daba lugar a zonas superpuestas, éstas se dividieran entre las partes en proporciones convenidas o, a falta de acuerdo, iguales, a menos que las partes decidieran un régimen conjunto de jurisdicción, uso o explotación”. Con respecto a las circunstancias especiales dispone que “se tendrían en cuenta durante las negociaciones, la configuración general, así como la presencia de cualquier característica especial o desacostumbrada; siempre que se conocieran o pudieran determinarse fácilmente, la estructura física y geológica y los recursos naturales de las zonas de la plataforma continental; el elemento de un grado razonable de proporcionalidad entre la extensión de las zonas de la plataforma continental pertenecientes a cada Estado y la longitud de su costa medida en la dirección general de la línea costera, teniendo en cuenta los efectos, reales o presuntos, de cualquier otra delimitación de la plataforma continental en la misma región.”¹².

Ya que existe un gran número de sentencias, para terminar debemos mencionar la única sentencia del Tribunal del Derecho del Mar con jurisdicción especializada de 14 de marzo de 2012 sobre el asunto de la delimitación de fronteras entre Bangladesh y Myanmar en el Golfo de Bengala. Se trata del único caso sometido a este Tribunal sobre delimitación y este decidió no separarse de la línea jurisprudencial del criterio de equidistancia junto con las circunstancias especiales del caso que habían marcado durante décadas la CIJ y los tribunales arbitrales. De forma que proclamó “The Tribunal accordingly believes that there is reason to consider an adjustment of the provisional equidistance line by drawing a geodetic line starting at a particular azimuth. In the view of the Tribunal the direction of any plausible adjustment of the provisional equidistance line would not differ substantially from a geodetic line [...]”¹³. Por otro lado, es la primera vez que un Tribunal se pronuncia, sentando las bases, sobre unos límites que están más allá de las 200 millas que establece la Convención de plataforma continental pero que se permite ampliar hasta 350 millas bajo circunstancias. Así, declara “In the view of the Tribunal, the delimitation method to be employed in the present case for the continental shelf beyond 200 nautical miles should not differ from that within 200 nm. Accordingly, the equidistance/relevant circumstances method continues to apply for the delimitation of the continental shelf beyond 200 nm. This method is rooted in the recognition that sovereignty over the land territory is the basis for the sovereign rights and jurisdiction of the coastal State with respect to both the exclusive economic zone and the continental shelf. The Tribunal notes in this respect that this method can, and does in this case, permit resolution also beyond 200 nm of the problem of the cut-off effect that can be created by an equidistance line where the coast of one party is markedly concave.”¹⁴.

¹² Sentencia TIJ de 20 de febrero de 1967, sobre de la Plataforma Continental del Mar del Norte entre la República Federal de Alemania y Dinamarca y Países Bajos. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/cij/doc/44.pdf>

¹³ Asunto de la delimitación de fronteras entre Bangladesh y Myanmar en el Golfo de Bengala. 14 de marzo de 2012. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_16/published/C16-J-14_mar_12.pdf

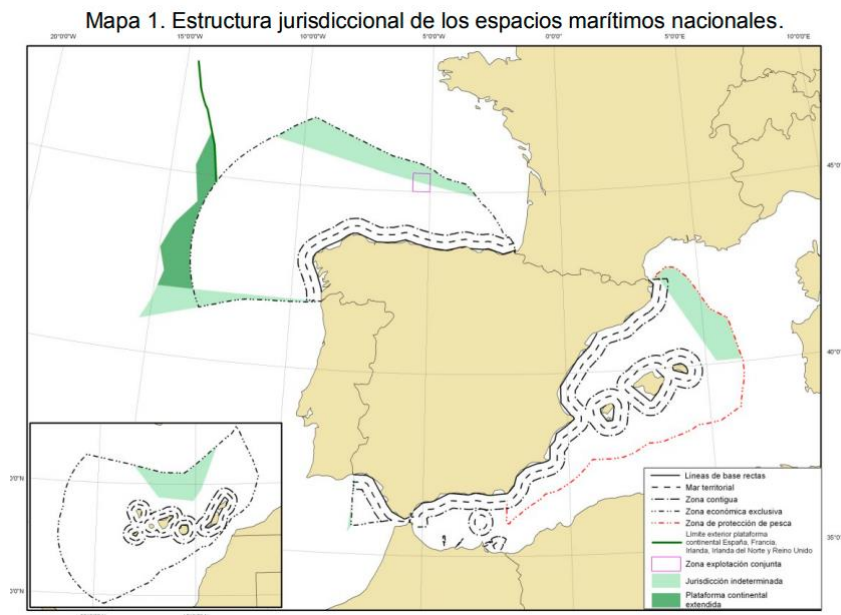
¹⁴ *Ibid.*

VIII. España: Estado intercontinental con territorios insulares.

1. Extensión de las aguas españolas.

Como hemos estado viendo en los anteriores apartados, la delimitación de la jurisdicción de las aguas que rodean a España es la siguiente que se muestra en la imagen. No obstante, y como se muestra en el mapa, a continuación abordaremos aquellas áreas sobre las que existe controversia y actualizaciones, empezando por el norte y finalizando por el sur.

Imagen 4. Mapa de la jurisdicción marítima de España.



Fuente¹⁵ Universidad de Sevilla.

2. Plataforma continental del Cantábrico. Delimitación con Francia y petición de extensión a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

Como ya se ha ido explicando, la Convención conviene a los Estados que establezcan sus límites marítimos mediante acuerdos o convenios bilaterales. Así, de esta forma, el artículo 15 dispone que “salvo acuerdo en contrario, [...] la línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base”, que viene a decir que los Estados se lo tendrán que repartir a partes iguales. Pero esta primera cuestión no es el caso porque entre Francia y España se firmó un Convenio sobre Delimitación del Mar Territorial y de la Zona Contigua en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña), que establece los límites respectivos mediante el establecimiento de una serie de tres líneas geodésicas en su artículo segundo que se ayudan de las coordenadas geográficas (meridianos y paralelos) para que, a partir de determinados puntos, se extienda cada respectiva soberanía. En este sentido, como vemos en el mapa la línea se extiende en diagonal desde el golfo de Vizcaya, partiendo desde la desembocadura del río Bidasoa en Irún, hasta bien adentrada en el océano Atlántico.

En relación con lo anterior, no hay conflicto en la delimitación de estas jurisdicciones. No obstante, resulta adecuado abordar en este espacio la petición, que conjuntamente con la

¹⁵ Suárez de Vivero, J.L., Martínez Alba, I. (2007). *La política marítima y la planificación espacial*. Universidad de Sevilla. Consultado en junio de 2023. Disponible en http://hurricane.us.es/informes/INFORME%2011%20MODELO%20TERRITORIAL17_11_10.pdf

República Francesa, Irlandesa y el Reino Unido, se hizo a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental en 2006, denominada zona FISU. Se trata de una petición conjunta presentada por los cuatro Estados mediante un mismo texto y en ausencia de controversias, y que en el caso de España fue presentada y defendida por el Instituto Geológico y Minero de España junto con los Ministerios competentes.

Así como se reconoce en la nota de prensa emitida por el entonces Ministerio de Ciencia e Innovación¹⁶, la ampliación de la extensión de la plataforma del mar Cantábrico ha sido la primera que se ha presentado y defendido conjuntamente, mediante acuerdo, entre varios Estados ribereños, sentando las bases para posteriores peticiones conjuntas por parte de otros Estados. El 24 de marzo de 2009, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, con sede en Nueva York, estimó esta petición y tras una defensa técnica por parte de científicos de estas nacionalidades mediante datos geológicos e hidrográficos, el organismo aprobó la petición y desde entonces España ganó unos 78.000 km cuadrados más de espacio jurisdiccional, 12.000 menos de los que había pedido que eran 90.000. Aunque el espacio esté delimitado, no se ha producido el efectivo reparto entre Francia y España por el evidente desacuerdo que hay entre las partes, ya que Francia, como veremos a continuación, viene reclamando extensiones de aguas bastante superiores a las que le correspondería y aplicando normas de reparto a conveniencia de su mejor resultado y, por tanto, de su beneficio.

Imagen 5. Proyectos de ampliación en el Cantábrico.



Fuente: Manual de Derecho del Mar.

Por otra parte, España presentó en el año 2009 otra petición de extensión de su plataforma continental frente a las costas de Galicia. Esta solicitud fue admitida a trámite y en el año 2010 se realizó su defensa técnica. Y diez años después de su presentación, la Comisión ha empezado a evaluar si estima la ampliación del territorio, una vez se han descubierto lo que podrían ser recursos marinos minerales, gas natural, en el entorno de la costa gallega y más concretamente en el llamado monte Gran Burato, un antiguo cráter volcánico, aunque a día de hoy no esté clara su viabilidad e interés de explotación por parte de la empresa privada. La extensión que se baraja en este proyecto ronda los 50.000 km cuadrados, a lo cual corresponderá a la Comisión decidir si son más o menos o los mismos. En este caso no existe

¹⁶ Instituto Geológico y Minero de España, Ministerio de Ciencia e Innovación (2009), *Presentan los trabajos para la ampliación de las fronteras submarinas de España (nota de prensa)*. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.igme.es/salaprensa/NotasPrensa/2009/12/16%20NP_ampliaci%C3%B2n%20de%20plataforma%20dic%2009_luis%20somoza.pdf

acuerdo entre España y Portugal, por lo que habrá que estar a las posibles futuras negociaciones de reparto de la plataforma continental ampliada.

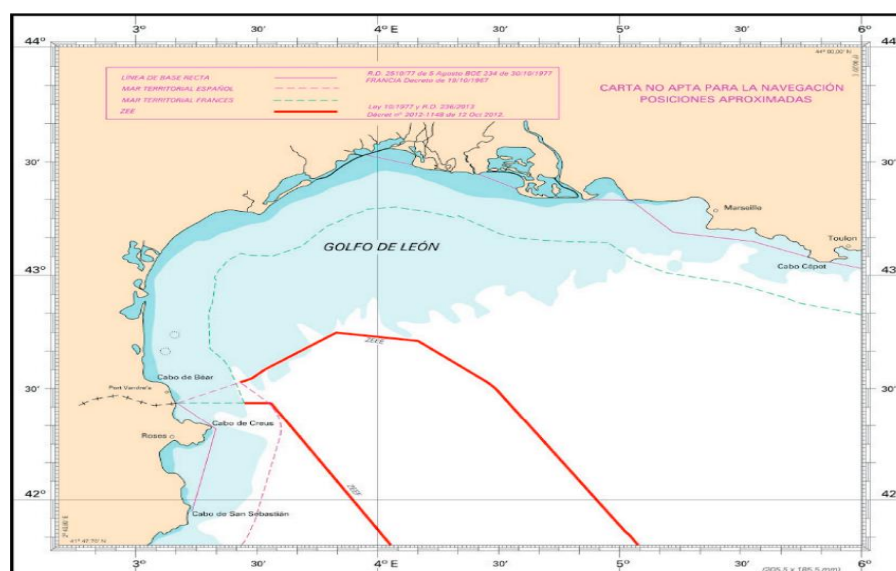
3. Golfo de León: desacuerdo con Francia.

Como se adelantó en la legislación española sobre la delimitación interna en el mar Mediterráneo, la cual es consecuencia de la falta de acuerdo con Francia, estudiaremos el por qué y cuál es la situación de facto de que vive la zona.

Haciendo un primer aproximamiento de la situación en el Golfo de León, podemos decir que se trata de un conflicto enquistado, extremadamente complejo debido a la falta de acuerdo derivado de la carencia de voluntad para negociar entre Francia y España. Desde el principio ambos países han mantenido una importante disparidad de criterios de delimitación, tanto del mar territorial como de la zona económica exclusiva. Si bien, podemos avanzar que en este apartado no se va abordar una petición de ampliación de plataforma continental porque los números no dan para ello, ya que no existe un espacio mayor de 200 millas que permita asignárselo a un Estado en detrimento de otro en este área del Mediterráneo.

Por un lado, España defiende el método de la línea media o de la equidistancia con respecto a las líneas de base recta desde la costa para acotar. De esta forma, la línea resultante toma una dirección adentrándose hacia el Nordeste del mar. Mientras que el método francés defiende el trazado de una línea recta que parte desde la frontera de la costa en donde la línea fronteriza acaba en un acantilado junto al mar, para que siga un paralelo geográfico que se extiende de forma recta al este del Mediterráneo hasta una distancia de 12 millas, que es la extensión máxima del mar territorial. Como vemos en la imagen del mapa del Golfo de León, la delimitación del mar territorial español y francés se solapan, generando un conflicto gracias al desacuerdo sobre las líneas elementales que sirve para delimitar la zona económica exclusiva, que es el límite del mar territorial. La ZEE española se adentra en el Golfo de León debido a que se ve favorecida por la concavidad geográfica del espacio por ese retraimiento de la costa. Si bien, tan solo hay que comprobar que la distancia de la ZEE española es el resultado de la dejación del mismo margen de espacio entre una costa y otra.

Imagen 6. Delimitación del mar territorial en el Golfo de León.



Fuente: Manual de Derecho del Mar.

Por su parte, la ZEE francesa, al tomar como base el paralelo geográfico que hay en la frontera, Francia utiliza un método de delimitación un tanto confuso, y que no se encuentra su

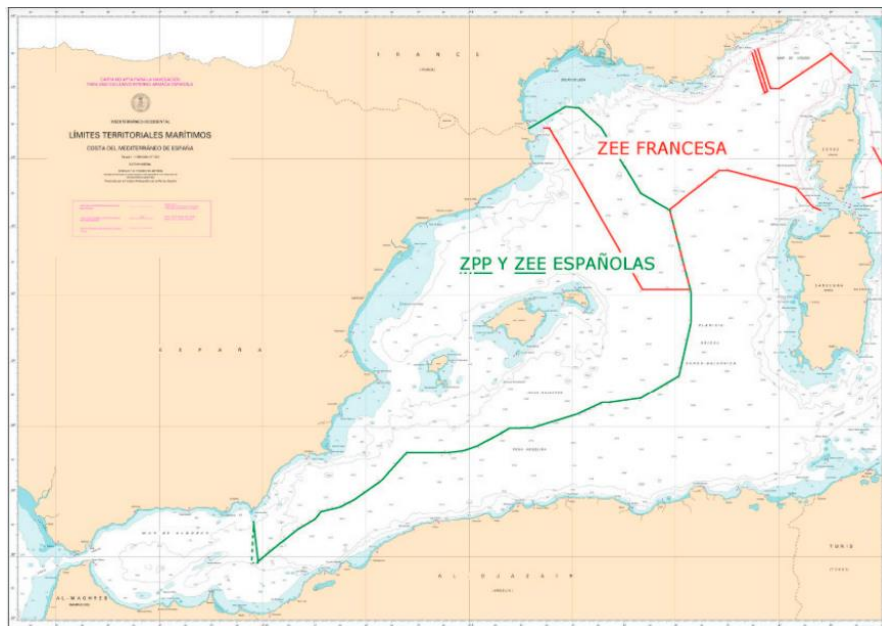
reglamentación en ninguna disposición de la CNUDM para delimitar su propia ZEE, lo cual redundaría en su beneficio.

Ante esta situación, a finales del siglo XX el Gobierno español decidió establecer por Real Decreto la Zona de Protección Pesquera de la que ya hemos hablado para desplegar los efectos jurídicos sobre la ZEE que la convención otorga a cada Estado propietario. Pero, desafortunadamente, esta disposición no fue del todo exacta en sus coordenadas, quedando limitado a la zona que va desde la línea tirada al mar hasta las coordenadas $35^{\circ}54'5''$ / $2^{\circ}12''$ oeste, a 49 millas de la punta del Cabo de Gata y siguiendo la línea media con sus países ribereños vecinos terminando en la frontera francesa. El inconveniente de esta ley está en tres objetos:

- Por un lado, que su artículo dos establece, únicamente, derechos soberanos a efectos de la conservación de los recursos marinos vivos, así como del control de la pesca, excluyendo los derechos de explotación de tales recursos.
- La finalidad del posterior Real Decreto 236/2013, es la de corregir errores de cálculo en la medición de las coordenadas geográficas, quedando a partir de ese momento el límite a 46 millas del Cabo de Gata y no a 49 millas.
- Por último, deja al descubierto y sin regular el área geográfica del Mediterráneo más occidental, que viene denominándose mar de Alborán.

Así, de esta forma, la ZEE queda circunscrita como en la imagen que a continuación se muestra:

Imagen 7. Delimitación de la zona de protección pesquera.



Fuente: Manual de Derecho del Mar.

La respuesta del Gobierno francés al Real Decreto 1315/1997, por el que se establece una zona de protección pesquera en el Mar Mediterráneo, fue análoga, en 2012 declaró su ZEE haciéndolo coincidir con ya preestablecido límite de su zona de protección ecológica de forma unilateral de forma que el resultado es el de la imagen, dos zonas superpuestas.

En conclusión, y tomando como método válido el establecido por la Convención de Montego Bay en su artículo 15, al no haber un acuerdo entre las partes, el criterio de la equidistancia es el que entra a regular la cuestión, y es el que viene definiendo España, si bien

aunque podría ser más ajustado por parte de Madrid, no cabe duda de que Francia no está siguiendo un criterio equitativo a la vista de que su zona económica exclusiva se acerca en gran medida a la isla balear de Menorca mientras el territorio francés, tanto el continental como el de la isla de Córcega quedan mucho más distante que el menorquín. Aunque lo que se ha mostrado es un conflicto más teórico-dogmáticos, en la práctica ambos Estados vienen respetándose los derechos de pesca y evitando entrar en disputas directas entre las fuerzas de seguridad de cada uno siendo el resultado una convivencia pacífica, más inclusive cuando algunas de estas cuestiones son competencia regulatoria de la Unión Europea y su aplicación es uniforme tanto para Francia como para España.

4. Portugal: un vecino fluvial y marítimo.

Cambiando el escenario al occidente de la Península Ibérica nos vamos a Portugal, con quien España comparte su frontera terrestre más larga, pero que casualmente ambos lados de la misma terminan en la desembocadura de dos ríos, el Miño y el Guadiana.

Con carácter general, no existe una delimitación pacífica y bilateral-convencional entre España y Portugal en lo que respecta a sus fronteras marítimas. En primer lugar, el primer punto que abordaremos será en más al norte, la desembocadura del río Miño. Los primeros antecedentes que tenemos relativos a la delimitación entre España y Portugal que haga referencia a las fronteras marítimas son:

El Tratado de límites desde la desembocadura del río Miño hasta la unión del río Caya con el Guadiana de 1864¹⁷, que en su artículo primero establece que la frontera norte entre los reinos se hará conforme “al centro de la corriente principal del Miño hasta la confluencia del río Barjas”, lo cual supone la primera delimitación precisa e instauración del río Barjas como frontera ya interior y del criterio de equidistancia con respecto a cada lado del río al referirse al centro de la corriente como el centro o punto medio de las aguas del río.

Más adelante, el Tratado de Comercio y Navegación entre SM la Reina Regente de España y SM el Rey de Portugal y los Algarbes, firmado en Madrid el 27 de marzo de 1893¹⁸, que entre otras muchas cuestiones eminentemente económicas, el Tratado regula en su Apéndice 6º “Reglamento de policía costera y pesca), Sección 1º “Disposiciones aplicables a las aguas jurisdiccionales de cada parte”, la delimitación, como su nombre dice, de las aguas soberanas de cada Estado. Así, el artículo cuarto establece lo siguiente: “Para el efecto de este reglamento, la separación de las aguas territoriales en las zonas marítimas adyacentes de los dos Países será demarcada:

- A. En la barra del Guadiana, por una línea media entre los dos meridianos indicados respectivamente por las Comisiones española y portuguesa que en 1887 fueron encargadas de la demarcación de las referidas aguas.
- B. En la barra del Miño, por el paralelo¹⁹ en que se pusieron de acuerdo las referidas Comisiones.

Viene a consolidar el criterio de equidistancia como método de delimitación entre las dos partes. Si bien, desde entonces se han firmado numerosos tratados de delimitación, siendo

¹⁷ Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (2023). Guía de tratados bilaterales con Estados. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.exteriores.gob.es/es/ServiciosAlCiudadano/TratadosInternacionales/Documents/GUIA%20TRATADOS%20CON%20ESTADOS.pdf>

¹⁸ Tratado de Comercio y Navegación entre SM la Reina Regente de España y SM el Rey de Portugal y de los Algarbes, firmado en Madrid el día 27 de marzo de 1893. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1893-7025>

¹⁹ Dicho paralelo es el 41º 51' 57" Norte.

el último el firmado el 30 de mayo de 2017, “Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa por el que se establece la línea de cierre de las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana y se delimitan los tramos internacionales de ambos ríos”²⁰.

No obstante, cabe destacar que en el año 1976 se convino la redacción de dos Convenios hispano-portugueses, uno sobre delimitación del mar territorial y la zona contigua en Guarda, otro sobre sobre plataforma continental. Nunca han entrado en vigor debido a la falta de ratificación de Portugal, pero el contenido delimitativo que estos dos tratados contenían se han venido respetando por las partes como derecho consuetudinario. Si bien, al año siguiente Portugal promulgó el Decreto-Ley 119/78²¹, de 1 de junio, por el que establecía unilateralmente sus “límites geográficos” y más concretamente su mar territorial y zona económica exclusiva. Como novedad, establece la frontera en el río Guadiana en el meridiano 7° 23′ 48″ oeste, lo cual coincide con lo dispuesto en el Convenio que firmaron pero Portugal no ratificó, lo que ha venido generando a la República portuguesa la obligación jurídica que deriva del reconocimiento y no oposición del límite establecido por costumbre internacional. Mas no quedan todos los espacios delimitados, ya que en la frontera del Miño quedan pendientes la plataforma continental y ZEE, y a la del Guadiana el mar territorial, plataforma continental y ZEE, lo cual se trata de un desacuerdo pero que no ha devenido en un conflicto serio como el que España pueda presentar con Francia o Marruecos, sino un desencuentro envuelto en unas relaciones bilaterales de amistad muy profundas y antiguas.

5. Islas Salvajes.

Totalmente alejada de la amistad aparente entre los dos países se encuentra la cuestión de las islas Salvajes, que es la causa de la no ratificación de los Convenios de Guarda, y que genera profundas diferencias en cuanto a la interpretación de ciertas disposiciones legales del derecho internacional del mar. Pero, pese a esa falta de acuerdo, la situación fáctica de la zona se puede definir como en el apartado anterior sobre la delimitación en el continente, la falta de acuerdo expreso en la delimitación de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva no impide que los dos Estados se respeten mutuamente gracias al principio de la equidistancia ya consagrado en la Convención.

Dicho lo cual, procedemos a contextualizar el área geográfica que conforma una región única en el mundo, la región macaronésica. Las islas Salvajes son un archipiélago de origen volcánico que hunde sus raíces a la misma época que las islas más añejas de Canarias, Fuerteventura o Lanzarote, que surgieron hace unos 50 millones de años pero no emergieron hasta unos 17 millones. Son un conjunto de islas bastante antiguas por lo que están muy erosionadas, más inclusive por el lugar donde se encuentran, haciendo frente a los vientos alisios. Pese a que su denominación venga con el nombre de “islas”, geológicamente son una misma isla que forma parte de un mega cráter volcánico que ha sido erosionado. Su descubrimiento se remonta al siglo XV, a la misma etapa que el descubrimiento y conquista de las islas Canarias. En el año 1460 el descubridor portugués Diogo Gomes descubrió las islas, aunque se conocían desde hacía tiempo, pero lo novedoso de este descubrimiento es que las reclamó como territorio de la Corona portuguesa, y desde entonces siempre han pertenecido a Portugal y su división territorial de Madeira. No obstante, en la práctica se podría decir que han

²⁰ Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa por el que se establece la línea de cierre de las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana y se delimitan los tramos internacionales de ambos ríos, hecho en Vila Real el 30 de mayo de 2017. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-11228

²¹ Decreto-Lei 119/78, de 1 de Junho. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://dre.tretas.org/dre/29560/decreto-lei-119-78-de-1-de-junho>

convivido portugueses y españoles canarios en la explotación de los abundantes recursos pesqueros que existen frente a las costas de Marruecos. Las islas se encuentran más cerca de Canarias que de la isla de Madeira, a unos 165 y 280 kilómetros respectivamente.

La cuestión de la soberanía es otra de las cuestiones controvertidas, ya que aunque el archipiélago pertenezca a Portugal, España ha reclamado su soberanía en diversas ocasiones. Desde la conquista de Canarias comenzada en el año 1402, los galeones españoles han pasado numerosas veces por el entorno de las islas Salvajes sin haber llamado mucho la atención, ni por parte de los conquistadores ni por la de la Corona de Castilla, años antes de que Portugal la reclamara como suya. Es evidente que, dada las condiciones de inhabitabilidad de las mismas, estas nunca han contado con elementos que dejaran constancia fehaciente de la propiedad de las islas de una u otra parte, ya que no suscitaban el interés de ninguna parte en aquellos años porque eran inhabitables de cualquiera de las formas. Tanto españoles como portugueses han venido pescando y explotando sus recursos, tanto marinos como terrestres, aunque con algún que otro conflicto por reclamaciones territoriales mutuas. Sin embargo, a finales del siglo XIX España decidió construir un faro en islas, ya que son un obstáculo peligroso para la navegación hacia Canarias más inclusive en aquella época. Finalmente el proyecto se paraliza por la protesta de Portugal sobre el dominio de la isla, a lo cual España responde que la soberanía no está clara. Ya, a principios del siglo XX España decide construir el faro unilateralmente, aunque nunca lo llega a hacer de facto. En la década de los años 30 un oficial del ejército portugués que cruzó el Atlántico por avión, declara que las islas pertenecen a Portugal, acto que va seguido de un dictamen favorable a Portugal de la Comisión Permanente de Derecho Marítimo Internacional, a lo cual España no hizo objeción, haciendo entender tácitamente que estaba de acuerdo con la resolución, a causa de que estaba inmersa en la Guerra Civil española. Desde entonces, internacionalmente se ha reconocido la soberanía portuguesa sobre ese archipiélago, si bien, no sin el recelo de España, que únicamente ha aceptado cierta soberanía en el año 1997 con ocasión de la negociación de los límites en los que la OTAN ejerce sus competencias, momento en el que reconoció que sobre las islas Salvajes Portugal ejerce ciertos derechos soberanos. No obstante, España ha seguido manifestando su inconformidad ejerciendo la pesca en sus aguas y manteniendo una presencia militar en las mismas.

Por otro lado, y adentrándonos en el meollo de la cuestión, las islas no están habitadas, ya que cuentan con un territorio que entre todas suman una superficie de 2,7 km cuadrados y que por las condiciones climáticas de escasa lluvia y de terreno árido volcánico no son aptas para la agricultura, por lo que nunca nadie ha vivido en ellas. Expuesta esta circunstancia, si comprobamos la situación jurídica de esta isla y los derechos marítimos que es capaz de generar conforme al articulado de la Convención, observamos que encaja en el artículo 121 de la misma, en su Parte VIII que regula el régimen de las islas. Así, dispone que:

- a) “Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.
- b) 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 aplicables a otras extensiones terrestres.
- c) Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental.”

Este artículo, entre otros que también lo mencionan, estipula que una isla que reúne condiciones de habitabilidad o posibilidades de desarrollar una vida económica propia, genera derecho a mar territorial, zona contigua, plataforma continental y zona económica exclusiva al Estado al que pertenecen. Por tanto, este régimen podría ser perfectamente aplicable a islas como las Canarias o las Baleares. Sin embargo, el apartado tercero establece de forma contundente que aquellas islas o islotes que no reúnan esta condición, exclusivamente darán

derecho al Estado soberano a un espacio de 12 millas náuticas de mar territorial, como establece la Convención en el artículo tercero. El conflicto existente radica en que para Portugal, las islas Salvajes generan, además de mar territorial, todas las áreas geográficas que establece la Convención para aquellas islas que cumplen las condiciones de habitabilidad, lo cual supone un acercamiento más que evidente de la frontera divisoria entre las aguas de España y Portugal al archipiélago canario. En este sentido, la delimitación de las aguas jurisdiccionales según Portugal quedaría fijada de esta forma:

Imagen 8. Yuxtaposición de la ZEE de España y Portugal.



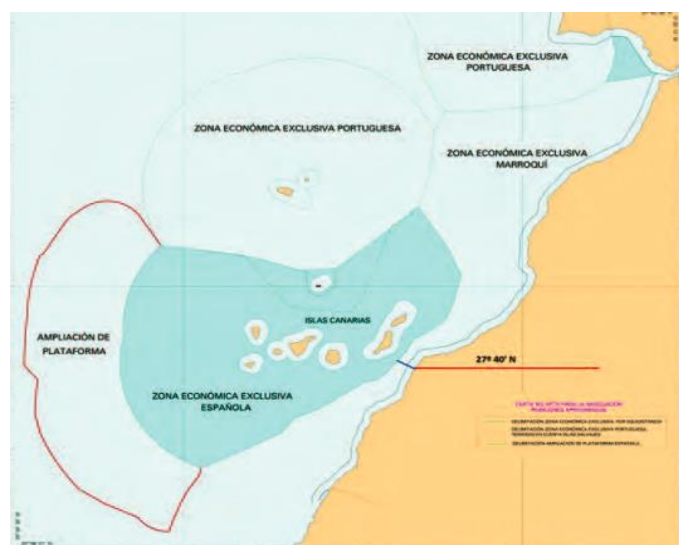
Fuente: El País e Instituto Geológico y Minero de España y Gobierno de Portugal²².

Como vemos en la imagen, para España, siguiendo el criterio del Derecho Internacional del Mar, la frontera entre la zona económica exclusiva de cada parte estaría en la línea encima de “Islas Salvajes”. Por el contrario, Portugal, siguiendo el mismo derecho que España considera que el límite de su ZEE está en la línea curva que está debajo de donde pone “en disputa” en la imagen. Como ya hemos avanzado antes, este criterio no es aplicado correctamente, porque Portugal está haciendo suyo un espacio que no le corresponde debido a que no son islas generadoras del espacio, y por tanto, el espacio marítimo en disputa quedaría definido conforme el Derecho internacional dispone, como en la siguiente imagen:

Imagen 9. Aguas jurisdiccionales españolas en el archipiélago canario.

Fuente: Alfonso Barrada Ferreirós.

Esta imagen es ilustrativa de lo que sería una correcta configuración conforme al Derecho Internacional de las aguas entre Portugal y España en la región macaronésica. Como venimos diciendo, las islas Salvajes en todo caso generan un mar territorial de 12 millas, como corresponde, pero este queda encerrado por la zona económica exclusiva de Canarias porque el pequeño conjunto de islas se encuentra considerablemente más



²² Extraído de Gutiérrez de Ávila, D. (2016). La importancia para Canarias de las Islas Salvajes. *Digital Faro Canarias*. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.digitalfarocanarias.com/index.php/2016/09/27/la-importancia-canarias-las-islas-salvajes/>

cercano a España (165 km) que a Portugal (280 km) empleando el criterio de la línea media o equidistancia.

Para terminar con este apartado, queda pendiente que en un futuro, no se sabe si cercano o lejano, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental resuelva las peticiones de España y Portugal sobre la ampliación de su ZEE en los archipiélagos macaronésicos. En el caso de que se concediera su ampliación hasta las 350 millas, surgiría un nuevo problema, y es que, qué criterio deberían seguir las partes para repartirse ese nuevo espacio, porque la Convención no lo regula. Es evidente que es una situación poco común, ya que sería peligroso resolver el caso sin que las partes estuviera de acuerdo o hubiera una sentencia judicial que se pronunciara sobre los límites de cada parte, y la Convención no establece nada sobre cómo se tiene que repartir una ampliación en una zona económica exclusiva que está en disputado. Algunos criterios que resuenan en el asunto son el del reparto a partes iguales o el ya mantenido para el resto de los casos de la equidistancia.

6. La cuestión de Gibraltar.

Los estrechos, han sido otro de los grandes hitos y objetivos de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el establecer un marco normativo que dé certidumbre y seguridad jurídica a la navegación marítima internacional, especialmente en sitios angostos claves para el comercio internacional como lo es el Estrecho de Gibraltar. La posición de España en este sentido, como ya hemos avanzado en la introducción fue la oposición a la libertad de navegación que querían imponer las grandes potencias marítimas en defensa de sus intereses comerciales. En cambio, España quería un régimen de paso más restrictivo mediante el cual pudiera controlar el paso de los buques en el estrecho. Sin embargo, se acabó imponiendo la libertad de paso en todos los estrechos marítimos. Este concepto, se encuentra hoy regulado del artículo 34 al 45, y ya desde el principio, en el artículo 34.2. estipula que, en todo caso, primará el derecho internacional, haciendo referencia a este tratado internacional, sobre el derecho y la soberanía interna de cada Estado. Es cierto que en la legislación internacional existen pocos preceptos que sean tan abusivos con la libertad de cada país para desplegar los efectos jurídicos de sus propias normas, o dicho de otro modo, tan poco respetuosos con el artículo 2.7. de la Carta de las Naciones Unidas que dispone uno de los pilares básicos del Derecho Internacional Público o *ius cogens* establecido con carácter de principio *erga omnes*, el de no intervención de las Naciones Unidas (a partir de ahora NNUU) en los asuntos internos de cada Estado. Y es que, teniendo en cuenta que la Conferencia de Montego Bay es un tratado internacional creado a instancia y en sede de las NNUU, esta sección establecida en la CNUDM cuestiona el orden interno de cada Estado. A lo cual, España formuló declaraciones interpretativas estableciendo que “el régimen establecido es compatible con el derecho del Estado ribereño para dictar y aplicar en los estrechos utilizados para la navegación internacional sus propias reglamentaciones, siempre que ello no obstaculice el derecho de paso en tránsito”.

Así, de este modo, para destacar algunos de los preceptos más importantes que afectan al Estado español y, que como hemos dicho, le vienen impuestos, son el régimen de paso en tránsito²³ de los estrechos, en donde se dispone que todos los buques y aeronaves gozarán de del derecho de paso en tránsito que no podrá ser obstaculizado. El requisito de esto, es que el paso deberá ser necesariamente para los fines de tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho,

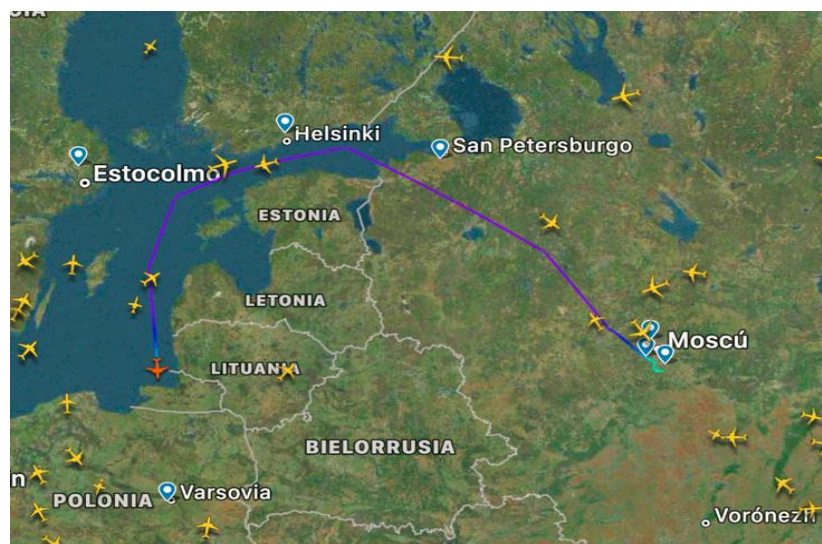
²³ Así, el artículo 37 define como estrecho utilizado para la navegación internacional, (aquellos que realmente interesaba a las potencias regular) los que conectan una parte de zona económica exclusiva y alta mar o dos zonas económicas exclusivas diferentes.

no estando permitido detenerse o demorarse en el camino, ya que se trata de espacios pequeños pero con gran afluencia de tráfico y tampoco el uso de la fuerza o cualquier demostración militar, ya que explícitamente se entiende que realizar maniobras militares o hacer uso de la fuerza en aguas de un Estado es una declaración de guerra y viola los principios de la Carta de NNUU. En otro lado, la otra figura que también impone la Convención para los estrechos es el régimen de paso inocente, el cual opera en estrechos que se encuentran situados entre una parte de alta mar o zona económica exclusiva y el mar territorial de un Estado. Este sería en gran medida nuestro, ya que si bien es cierto el estrecho de Gibraltar en un área grande, en su parte más ceñida opera esta figura porque la cercanía de entre las costas españolas y las marroquíes hacen que no exista zona económica exclusiva sino solamente doble mar territorial. Como novedad, el artículo 45.2. dispone que no podrá ser suspendido el paso inocente a través de los estrechos. No obstante, la Convención no solo impone obligaciones de no hacer a los Estados, sino que también ofrece la posibilidad de establecer sus propias leyes regulatorias en cuanto al tráfico, como el derecho a designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico, es decir, podrán dictar leyes relativas al paso en tránsito por los estrechos, tanto para el paso en tránsito como para el paso inocente, este segundo de conformidad con la regulación que la Convención hace para el paso inocente por el mar territorial. Y por último, también establece obligaciones de hacer, que en concreto son 3:

- La principal y más importante que buscan las potencias marítimas, que es la de no suspender u obstaculizar el paso de buques y aeronaves por los estrechos.
- Dar a conocer los peligros que existen para la navegación en el estrecho.
- En caso de estrechos que pertenecen a más de un Estado ribereño, un deber de cooperar en la regulación de todas estas figuras jurídicas mediante acuerdos que faciliten el fin de la navegación.

Una clara muestra de la importancia que tiene esta libertad de tránsito establecida para los estrechos, pero también para la zona económica exclusiva²⁴ para algunos países se puede apreciar mediante la siguiente imagen:

Imagen 10. Ruta aérea Moscú-Kaliningrado.



Fuente: Flightradar el 23/06/2023.

En la misma, podemos observar el recorrido que hace un avión que va desde Moscú a la región rusa de Kaliningrado, situada en el corazón de Europa Central. Y es que debido a las

²⁴ Ex artículo 58 de la CNUDM, que establece la libertad de navegación, sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas en la zona económica exclusiva.

sanciones impuestas a las empresas rusas con motivo de la guerra en Ucrania, las aerolíneas rusas no pueden sobrevolar el espacio aéreo de la Unión Europea²⁵, por lo que la única posibilidad que tienen para comunicar esta aislada región con el resto de la Federación Rusa es sobrevolar el mar, y el estrecho del Golfo de Finlandia, donde por imposición de la CNUDM opera la libertad de navegación y aeronavegación por encima del agua. Es este argumento, una buena demostración del interés que tenían las grandes potencias marítimas que negociaron en los años 70 una libertad tan amplia para dominar los mares, los océanos y especialmente, los estrechos.

En otro orden de cosas, la legislación española que se encarga de regular esta materia es la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, que no se aleja en demasía de las disposiciones de la Convención, estableciendo en su artículo 19 que “La navegación por los espacios marítimos españoles [...] se ajustará a las previsiones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en la presente Ley y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería y migración.”. Bajo este segundo inciso del artículo mencionado, es cierto que España ha legislado cuestiones aparte de lo regulado por la Convención, como pudiera ser la negativa de paso por la realización de simples actividades submarinas, la negación del paso o la redirección de los buques por otras rutas con motivo de la protección del medio ambiente o del patrimonio subacuático, o de buques en estado defectuoso o con averías que pudieran resultar un peligro para la seguridad y para el medio marino, así como el sometimiento a un régimen de control especial para embarcaciones y submarinos nucleares o que transporten residuos radiactivos debido a su especial peligrosidad para la vida mediante la realización de inspecciones previas al paso o al amarre en tierra o, por último, buques militares o civiles que realicen actividades oceanográficas o de investigación y por tanto entorpezcan el paso de otros buques. Pese a todas estas regulaciones internas, que en muchos casos encuentran contradicción con el régimen más libérrimo de la Convención, la finalidad que se perseguía, que era la de la circulación de los buques a través del estrecho, se está cumpliendo sin suponer un mayor conflicto más allá del teórico-jurídico de una discordancia entre normas que regulan una misma materia.

Introduciéndonos en la sustancia de la cuestión de Gibraltar, tenemos que apuntar que el mismo nombre designa a un peñón o roca que cierra la bahía de Algeciras por el este y que se encuentra en la zona más angosta del estrecho. Esta extensión de casi unos 7 km cuadrados fue cedida a la Corona de la Gran Bretaña en el año 1713 mediante el Tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de Sucesión española entre los años 1713 y 1715 en la que España perdió sus territorios europeos desde los Países Bajos españoles hasta Nápoles, a cambio de que las potencias europeas reconocieran a Felipe V como Rey de España. En la sección que nos corresponde, Inglaterra no intervino a cambio de nada, si no que se reservó dos plazas geoestratégicas, una en Gibraltar y otra en Menorca, si bien la de Menorca acabó volviendo manos españolas. El artículo X del antedicho Tratado expone lo siguiente al respecto:

“El Rey Católico, por sí y por sus herederos y sucesores, cede por este Tratado a la Corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza que le pertenecen, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno.

²⁵ Y esto es debido a que el espacio terrestre es competencia regulatoria exclusiva de cada Estado o conjunto de Estados en este caso. Y tienen libertad para regular su zona de sobrevuelo, impidiendo a determinados entes penetrar en su espacio soberano.

Pero, para evitar cualesquiera abusos y fraudes en la introducción de las mercaderías, quiere el Rey Católico, y supone que así se ha de entender, que la dicha propiedad se ceda a la Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra.

[...]Si en algún tiempo a la Corona de la Gran Bretaña le pareciere conveniente dar, vender o enajenar, de cualquier modo la propiedad de la dicha Ciudad de Gibraltar, se ha convenido y concordado por este Tratado que se dará a la Corona de España la primera acción antes que a otros para redimirla.”.

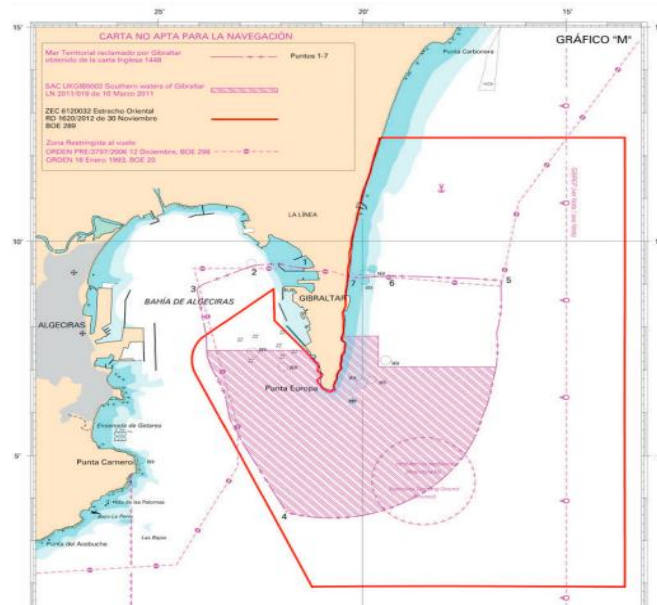
Este, uno de los tratados vigentes más antiguos del mundo y que encarna uno de los conflictos de actualidad más primitivos para España. La razón principal del problema deriva de la interpretación del primer párrafo del artículo X. Pues en primer lugar, España hace una interpretación literal de lo que pone en el texto, interpretando que solo se cede la “entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza”, sin incluir las aguas que rodean al peñón. Por otro lado, el Reino Unido ha venido haciendo una interpretación lógica del artículo, y es que Londres no entiende que se pueda ceder una fortaleza ubicada en un istmo sin que incluya su propia soberanía sobre las aguas que le rodean, para ellos, la cesión del territorio comprende automáticamente la cesión de las aguas territoriales si no se ha estipulado lo contrario. De esta forma, Gibraltar se autoincluye un límite de jurisdicción sobre las aguas que lo rodean que no son los que ofrece la CNUDM, sino de su propia legislación que data del siglo XIX. Como es de esperar, España ha sido objeto persistente desde el primer momento en sostener que la colonia británica de Gibraltar no da derecho a aguas soberanas, interpretación que ha sido traspuesta a su derecho interno, como a la Ley 10/1977, sobre mar territorial, o a la Convención de Derecho del Mar mediante una serie de declaraciones e interpretaciones, ambas cuestiones que abordaremos a continuación. En relación con esto, no han sido pocos los conflictos entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado español y las autoridades gibraltareñas en lo relativo a la jurisdicción de las aguas, ya que la bahía de Algeciras ocupa un enclave geoestratégico donde opera, de manera muy significativa, el crimen de contrabando ilegal e inmigración irregular que encuentra en este vacío legal un refugio donde no pueden ser perseguidos por las autoridades fronterizas. Tampoco han sido pocos los conflictos, no solo entre los delincuentes y las autoridades, sino también entre las propias autoridades tanto civiles como militares de los dos lados, llegando a producirse disparos al aire o maniobras peligrosas para la integridad del contrario.

Una vez expuestas las diferencias que existen entre las dos partes y el tangible conflicto que se lleva siglos dando, resulta curioso que España considere que oficialmente no exista un litigio de espacios yuxtapuestos con el Reino Unido por el simple hecho de que el Tratado de Utrecht es claro en su redacción y no reconoce que la roca tenga derecho soberano sobre el castillo y la ciudad junto con su puerto, aunque sin ninguna jurisdicción territorial y marítima.

La mejor forma en que se puede apreciar la cuestión es mediante una imagen que nos muestre las zonas delimitadas conforme a la interpretación de cada Estado de la legislación propia y de la internacional:

Potenciales controversias respecto a la delimitación de ciertos espacios marinos de España.

Imagen 11. Yuxtaposición de soberanías en el Peñón de Gibraltar.



Fuente: Manual de Derecho del Mar.

Partiendo de que la totalidad de las aguas del estrecho están encerradas por la soberanía de algún Estado ribereño, los británicos han aprovechado a lo largo del tiempo para, paulatinamente, ir extendiendo el territorio ocupado más allá de lo que les fue cedido inicialmente. De esta forma, han construido un puerto de gran envergadura capaz de acoger a grandes buques militares, y del que lo único que España reconoce como soberano son sus aguas interiores, esto es, las aguas que se encuentran dentro de los diques de contención de la instalación portuaria, ya que siguiendo de la lógica del Tratado de Utrecht, se cedió el puerto de la colonia, pero lo que resulta irregular o abusivo es la exagerada ampliación que los británicos han hecho del mismo. Del mismo modo, también se construyó una pista de aterrizaje en los años de la Segunda Guerra Mundial con la finalidad de facilitar las conexiones con la metrópoli, de forma que se ha convertido en la principal punto de entrada a la colonia. La situación jurídica de este aeropuerto es muy controvertida, ya que al igual que los diques del puerto, Reino Unido ha ocupado espacio marítimo de España para hacer una pista de aterrizaje que a vista de satélite para nada concuerda con el nexo de unión al continente, sobresaliendo en gran medida.

Imagen 12. Vista satelital del aeropuerto de Gibraltar.



Fuente: Google Earth.

Ante esta situación, la respuesta de España ha sido la de la objeción persistente traspuesta, entre otros sitios, en la Disposición Final Primera de la Ley 10/1977 sobre mar territorial que dispone “El presente texto legal no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo X del Tratado de Utrecht”. Por su parte, las declaraciones interpretativas que hizo en el momento de ratificar la CNUDM van en el mismo sentido, estableciendo como novedad: “España considera, que la Resolución III de la Tercera Conferencia [...] no es aplicable a al caso de la Colonia de Gibraltar, la cual está sometida a un proceso de descolonización en el que son aplicables exclusivamente las resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea General”. Con esta lectura se abre otro de los grandes meollos de la cuestión, y es que el territorio está llamado a ser descolonizado y devuelto a España, pero siguiendo con el tema, se abordará después. Además de haber construido instalaciones ocupando territorio que no le fue cedido, el Reino Unido declaró, unilateralmente, en el año 1878 que le pertenecía un mar territorial de hasta tres millas alrededor del peñón gracias a la promulgación de la Territorial Waters Jurisdictional Act. Si bien, debido a la estrechez de la Bahía de Gibraltar, en su lado oriental utilizan la equidistancia con respecto a Algeciras siendo el grosor de su mar territorial de unas dos millas, pero, en cambio, en la parte oriente al no haber obstáculo geográfico, sus aguas se extienden hasta 3 millas con total libertad. Además recientemente se ha dictado otra Ley denominada Zona de Especial Conservación o Special Area of Conservation alegando que el entorno acoge un sistema medioambiental único en el mundo y muy importante para la biodiversidad y por esto se constituye como un instrumento de conservación de la misma por parte de la autoridad gibraltareña. Sin embargo, lo que verdaderamente subyace es una finalidad política de establecer de otra forma sus aguas alegando un interés ecológico, más inclusive cuando en las aguas del peñón es una verdadera gasolinera flotante fuente de vertidos de contaminantes de barcos que repostan en sus aguas debido a una menor fiscalidad que la del entorno, a lo cual España se ha opuesto haciendo lo propio con su derecho interno. Por el lado contrario, España también dictado sus propias leyes para delimitar sus interés, como el Real Decreto 1620/2012, por el que se declara Zona Especial de Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria ES6120032 Estrecho Oriental de la región biogeográfica mediterránea de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas conservación. En esta disposición trasciende el mismo motivo político que en lo anterior, inclusive el texto incorpora mapas en los que se aprecia que España sigue sin considerar que Gibraltar disponga de sus propias aguas territoriales más allá de las interiores al puerto.

Caledonia, Polinesia Francesa, Samoa Americana, Guam, Bermudas o Gibraltar. Para estos pseudoestados que gozan de cierta autonomía interna dentro de su metrópoli, aunque no externa, la Resolución dispone, entre otros que:

- La dominación extranjera es una denegación de los Derechos Humanos.
- Todos los pueblos tienen el derecho a su libre determinación.
- El inmediato traspaso de poderes al pueblo sometido.

Y especialmente el que es de aplicación al caso de Gibraltar: “Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas”.

Pese a que la resolución habla continuamente de los pueblos sometidos a la dominación colonial, nos podría surgir la duda de ¿por qué no se hace un referéndum de autodeterminación en Gibraltar para que se constituya como un Estado independiente? Y es que esta no sería la forma correcta de seguir la lógica de la Resolución, porque los gibraltareños, pese a ser ciudadanos de origen británico en su mayoría, desearían seguir perteneciendo a la colonia y dentro de ella al Reino Unido. El fondo de la cuestión radica en que este territorio, ubicado en Punta Europa, conforma parte del territorio nacional español a simple vista, evidencia que queda probada con el nexo de unión que une el istmo con el continente y la ausencia de frontera²⁶, el aislamiento en el que se encuentra debido a su completo cerco por la soberanía de España y en su pasado histórico como territorio de la Corona de Castilla.

En los años posteriores, la actividad de las NNUU en cuanto a la insistencia de la descolonización de Gibraltar no se quedó en la Resolución 1514, sino que se emitieron más Resoluciones como la Resolución 2070 de 1965, sobre la Cuestión de Gibraltar, en la que insta a los Gobiernos de Reino Unido y España a negociar sin demora e informar al Comité Especial de Descolonización sobre el resultado de esas conversaciones. O la Resolución 2353 de 1967 donde “Considerando que toda situación colonial que destruya parcial o totalmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas. Invita a los Gobiernos de España y del Reino a reanudar sin demora las negociaciones previstas en las resoluciones 2070 (XX) y 2231 (XXI) de la Asamblea General, con miras a poner fin a la situación colonial en Gibraltar y a salvaguardar los intereses de la población al término de esa situación colonial.”, además de considerar ilegal el referéndum de autodeterminación del año 1967. Posteriormente condena la inacción de Londres en la Resolución 2429 de 1968: “Lamenta el incumplimiento por la Potencia Administradora de la Resolución 2353 (XXII) de la Asamblea General”, volviendo a instar a las partes a negociar. Finalmente, ante la negativa de Londres de cumplir el mandato de NNUU, entre España y Reino Unido se firmaron dos declaraciones:

Declaración de Bruselas de 1984²⁷, en la que se establece la libre circulación de personas y mercancía, y se posibilita el tráfico aéreo de la colonia.

²⁶ No se puede considerar frontera a la verja que separa España de Gibraltar, porque se localiza en un terreno que ha sido ocupado ilegalmente. España lo considera, además de territorio propio, una línea de demarcación, siendo los puestos policíacos simples controles aduaneros. Según la legislación vigente, el Tratado de Utrecht, la frontera se encuentra en los territorios cedidos, que son la fortaleza y el puerto.

²⁷ Conviene aclarar que en los años 80 España se encontraba en plenas negociaciones de adhesión a las Comunidades Europeas y venía siendo una necesidad el establecimiento de las comunicaciones entre, ya, territorios de dos Estados miembros.

Declaración de Lisboa de 1980²⁸, en la que acuerdan volver a iniciar conversaciones para poner fin a todas sus diferencias. Será el germen de la cooperación que se realice en la siguiente declaración.

7. Territorios españoles al sur del Mar de Alborán.

Al igual que con Francia en el Golfo de León, tampoco hay un acuerdo delimitador con Marruecos en lo que se refiere a la ZEE y la plataforma continental. Aunque la Convención insta a los Estados a promover el acuerdo por encima de todos los demás resultados, esta solución no siempre es posible, por lo que prevé dos cuestiones. La primera de ellas es la solución equitativa o principio de equidad, que no hay que confundir con el principio de equidistancia que establece lo que se llamaría informalmente “a partes iguales”. Este, toma en consideración circunstancias especiales e históricas de cada parte para tomar una decisión justa, básicamente se resume en que los Estados lleguen libremente a un acuerdo que consideren equitativo, porque no existe una definición estándar de este concepto. La segunda, son la figura regulada en los artículos 74 y 83, dónde doblemente disponen: “En tanto que no se haya llegado a un acuerdo [...] los Estados interesados, con espíritu de comprensión y cooperación, harán todo lo posible por concertar arreglos provisionales de carácter práctico y, durante ese período de transición, no harán nada que pueda poner en peligro u obstaculizar la conclusión del acuerdo definitivo. Tales arreglos no prejuzgarán la delimitación definitiva”. Y “La delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.”, lo que remite a las decisiones judiciales como fuente del derecho y una solución equitativa entre las partes. Así mismo, la CNUDM establece que si no se llegara a un acuerdo en un periodo de tiempo sensato, las partes deberían recurrir a los procedimientos de resolución de controversias previstos en la misma y mientras hacer todo lo posible por concertar un arreglo provisional.

En conclusión, los arreglos provisionales de carácter práctico están a la orden del día, no solo en España, debido a que el tema que estamos abordando es muy controvertido y los Estados no suelen estar dispuestos a ceder o perder espacio de su soberanía. Pero más concretamente en el caso que nos compete, la política exterior del Reino de Marruecos lleva décadas siendo expansiva y poniendo en jaque las directrices del Derecho Internacional. No obstante, esta figura jurídica ha permitido que durante décadas ambas partes hayan coexistido dentro de un ambiente tensamente pacífico, sin enfrentamientos directos a excepción de la momentánea ocupación de la isla del Perejil. En este sentido, lo que vamos a tratar en este apartado es la expresión antedicha “tensamente”: ¿qué asuntos hacen que las relaciones entre ambos sean tensas? ¿y a qué se debe que las relaciones sean pacíficas y España y Marruecos sean, respectivamente, primeros socios comerciales? Las respuestas a estas preguntas tienen muchas vertientes diferentes, pero una de las principales es la delimitación de los espacios marinos allá donde la costa marroquí y la española están cercanas.

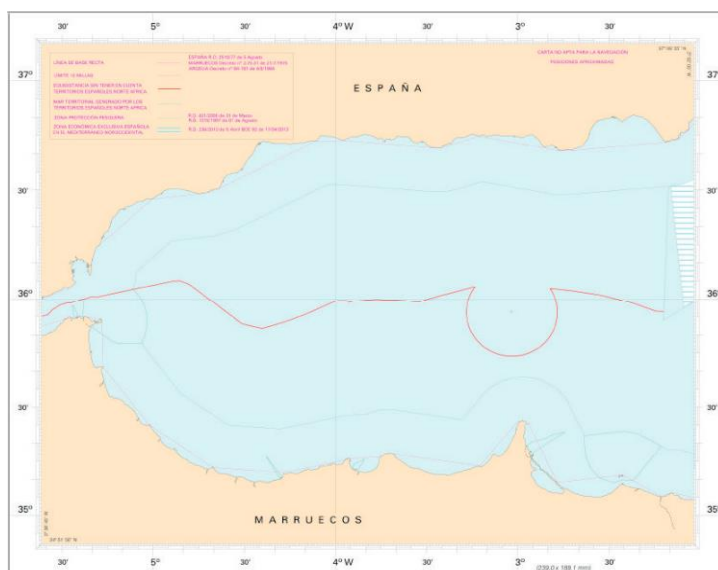
²⁸ Resulta llamativo que las dos declaraciones se firmen en lugares que guardan una intensa relación con el conflicto. Por un lado, Portugal ha sido un tradicional aliado histórico de Gran Bretaña. Y por otro lado, Bruselas en aquellos años ya era la capital de Europa y sería futura capital de España para el control de importantes materias soberanas que España cedería al adherirse a las Comunidades Europeas.

Tenemos que partir de la base de que Marruecos nunca ha considerado los enclaves españoles de Ceuta y Melilla como dominios españoles, sino que los incluye como parte de su territorio a efectos teóricos, aunque en la práctica sean administrados por España. Para este Estado, constituyen una agresión a su integridad territorial, siendo considerados, por su parte, casos homólogos al de Gibraltar, pese a que para nada cuentan con la consideración de Naciones Unidas como espacios pendientes de descolonizar o pueblos sometidos a dominación. Y esto es por una sencilla razón, y es que la presencia de España y de los españoles en el norte del actual Marruecos se retrotrae a siglos de historia y una intensa relación tradicional, y los pueblos que habitan las ciudades autónomas no son pueblos sometidos a dominación colonial porque forman parte integrante del Reino de España, y como tal siempre han contado con una administración propia dentro de España e independiente del dominio musulmán del norte de África. Conociendo estos datos, entraremos a analizar la casuística de conflictos en este flanco de la costa española.

En primer lugar, analizaremos la isla de Alborán, un pequeño trozo de tierra a medio camino en el llamado mar de Alborán. Se trata de una isla de 0.7 km cuadrados y a 55 km de Marruecos y 85 km de España que pertenece a España desde el siglo XVI y actualmente es ocupada y utilizada por el ejército español. Como ya se avanzó en el asuntos de las islas Salvajes, las islas que reúnen condiciones de habitabilidad²⁹ generan derecho al Estado soberano de un espacio marítimo completo, esto es, mas territorial, zona contigua, plataforma continental y ZEE. El conflicto existente con la isla de Alborán y con todas las islas españolas frente a la costa norte marroquí y las Canarias, es que Marruecos, en contra de lo que dispone la Convención, unilateralmente interpreta que las islas no pueden generar, o no tienen el mismo derecho a otorgar los mismos espacios marinos que el territorio continental. Claramente se trata de una interpretación favorable a su desfavorable disposición marina, porque Marruecos no dispone de territorios insulares y en gran medida puede ver a su costa acorralada por las islas Canarias, Madeira y los enclaves españoles en la costa norte. Por tanto, establecer este criterio, hace que su soberanía marítima se expanda considerablemente en detrimento de España y en contra del principio de equidistancia que establece la Convención. Para Marruecos, el criterio que se debería aplicar, y que aplica conforme a su derecho interno, es el de la equidad, porque al considerarse circunstancias especiales, y no las objetivas en las que se basa el principio de la línea media, se ve favorecido al tener en cuenta su posición desventajosa. Por tanto, la división marítima de las aguas en el mar de Alborán quedaría de la siguiente forma:

²⁹ Ex art. 121 CNUDM.

Imagen 14. Delimitación ZEE marroquí en el mar de Alborán.



Fuente: Manual de Derecho del Mar,

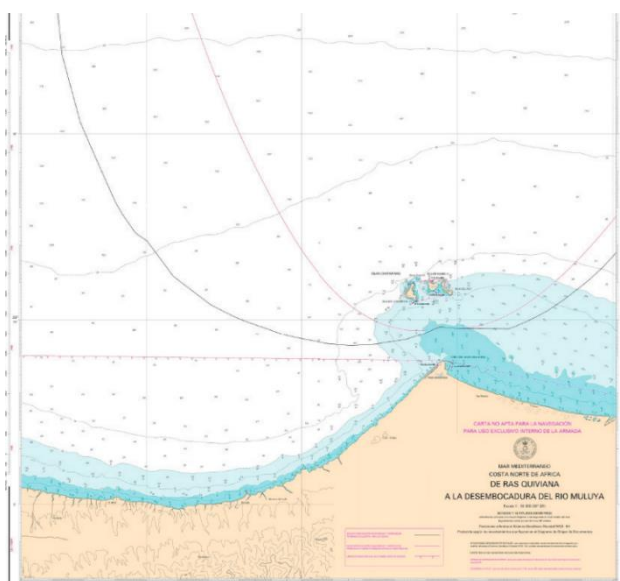
El círculo alrededor de la isla corresponde al mar territorial de 12 millas que le corresponde en virtud de la CNUDM. Sin embargo, España no ha promulgado ninguna³⁰ disposición normativa sobre la delimitación de su ZEE en el mar de Alborán y frente a las costas marroquíes, pero tampoco lo ha hecho con los territorios e islas africanos. Por el contrario, Marruecos hizo lo propio en los años 70, y desde entonces ha creado una situación anómala a lo que debería ser conforme el Derecho Internacional. La falta de respuesta de actividad legislativa por parte de España para delimitar su jurisdicción en este mar se podría deber a la fragilidad en las relaciones bilaterales entre los dos Reinos, muy condicionadas por las actuaciones reivindicativas de Marruecos y la adecuación de las acciones españolas a los intereses del país africano. Por esta razón, la delimitación de la imagen no está del todo clara, porque la isla de Alborán da derecho a una ZEE que debe ser delimitada mediante el principio de equidistancia. No obstante, lo que sí vemos es la división del mar en dos mitades medidas gracias a este principio, aunque con matices. Estos matices a los que debemos hacer referencia son los territorios de Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera, Peñón de Alhucemas, islote Perejil y las islas Chafarinas.

Pero antes de adentrarnos en cada caso uno por uno, resulta ilustrativo para la visión del problema conocer el marco normativo que sí se ha dado Marruecos, a diferencia de España, en la delimitación de sus aguas jurisdiccionales. El primer decreto es la Ley 1-73-211, de 3 de marzo de 1973, que fija las aguas territoriales y la zona de pesca de exclusiva. Tenemos que hacer referencia en este contexto a la fecha en la que se promulga, pues faltarían casi 10 años para la adopción de la CNUDM y Marruecos se apresuró a fijar sus propias aguas conforme a su derecho interno al conocerse la celebración de las primeras Conferencias preparatorias de la Convención. Fruto de esta acción es la denominación de “aguas territoriales” de 12 millas (artículo 1), en vez de mar territorial, se estableció la línea de bajamar como línea base y el

³⁰ España solo ha delimitado su ZEE en el Mediterráneo oriental en 1997, corregido por Real Decreto en 2012, mediante la creación de la zona de protección pesquera que se ha tratado en el apartado del Golfo de León, que va desde cabo de Gata hasta la frontera francesa, con la intención de hacer frente expansionismo francés en este flanco.

criterio de equidistancia³¹ para delimitar con carácter general. A continuación se promulgó el Decreto 2-75-311, de 21 de julio de 1975, por el que se establece las líneas de cierre de bahías y las coordenadas geográficas de los límites de las aguas territoriales y de la zona de pesca exclusiva marroquí, que continúa la labor iniciada por el anterior Decreto dibujando sobre el mapa el equivalente al mar territorial. A destacar, coordenadas como latitud 35° 53' 50'', longitud 05° 16' 45'', las cuales se corresponden con la punta más adentrada al mar de la ciudad de Ceuta, entre otros territorios. Lo cual, viene confirmando que Marruecos no considera estos territorios como territorio de España y los incluye como suyos a los efectos de medir sus aguas jurisdiccionales. Por último, el último Decreto es el 1-81-179, de 8 de abril de 1981, por el que se establece una zona económica exclusiva de 200 millas a lo largo de las costas marroquíes. Debemos señalar el artículo 11, que dispone: “Sin perjuicio de los factores geográficos, la delimitación debe efectuarse de conformidad con los principios de equidad establecidos por el derecho internacional, mediante acuerdos bilaterales entre Estados, el límite exterior de la ZEE no deberá excederse más allá de una línea media [...]”. Por un lado establece el principio de equidad, que como ya hemos dicho le beneficia al considerar que territorios españoles en su costa le pertenecen, pero también el criterio de la equidistancia para que, sin contar con los anteriores, establecer la ZEE conforme al derecho internacional. Como vemos, antes de conformarse la CNUDM, Marruecos creó su propio régimen interno de modo muy semejante al de la Convención, aunque no significantes excesos en su beneficio. No obstante, Marruecos, al ratificar la Convención en 2007 hizo una declaración en la que declaró que “de ningún modo podrá interpretarse en el sentido de un reconocimiento de dicha ocupación” en referencia a los enclaves españoles. A lo cual España respondió, “Las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, los Peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera y las Islas Chafarinas., son parte integrante del Reino de España, que ejerce su plena y total soberanía sobre dichos territorios, así como sobre los espacios marinos generados a partir de los mismos en”. Será la primera declaración que España hace, aunque de forma indirecta, considerando un hipotético mapa en donde estos territorios expandan su ZEE y mar territorial hacia el mar de Alborán, quedan ese mapa de la siguiente forma:

Imagen 15. Delimitación marina en las islas Chafarinas.

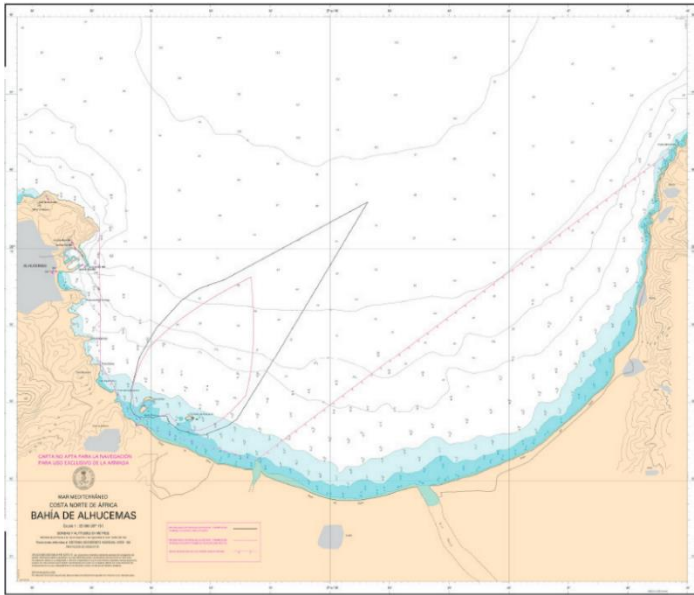


Al ser consideradas islas habitadas, además de mar territorial que es lo único que se reconoce en la imagen, siguiendo las directrices de la CNUDM darían derecho a una ZEE de hasta 200 millas que se solaparía con la de la Península.

Fuente: Manual de Derecho del Mar.

³¹ Ex art. 2 del Decreto 1-73-211.

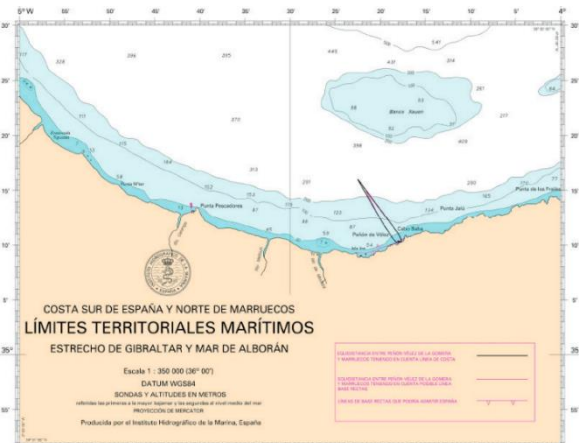
Imagen 16. Delimitación marina en la bahía de Alhucemas.



Por un lado, el peón de Alhucemas presenta la misma situación que las islas Chafarinas. Pero la isla de Mar y Tierra al estar deshabitada, esta vez sí, solo le correspondería 12 millas de mar territorial.

Fuente: Manual de Derecho del Mar.

Imagen 17. Delimitación marina del Peñón de Vélez de la Gomera.



Fuente: Manual de Derecho del Mar.

Imagen 18. Delimitación marina en Ceuta.

VERSIÓN BRITÁNICA DEL REPARTO DE LAS AGUAS DEL ESTRECHO



Como vemos en morado, la línea de base recta utiliza a la ciudad autónoma para establecer el mar territorial. Tampoco tiene en cuenta las 12 millas de mar territorial que corresponden a Perejil como islote no habitado.

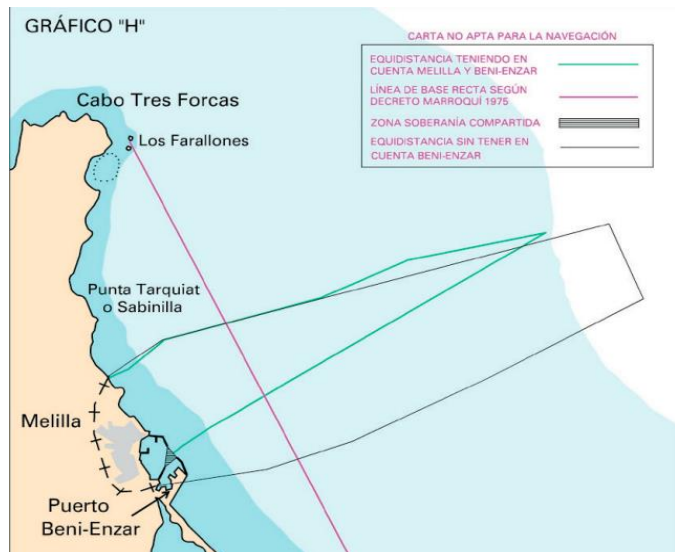
Fuente: El País.

Imagen 19. Delimitación marina en Melilla.

Fuente: Manual de Derecho del Mar.

En esta zona, existe una grave controversia, ya que primero Marruecos lo fija dentro de su territorio, y posteriormente construye un dique portuario que invade aguas españolas y reduce notablemente el área de expansión de la soberanía española.

Se está contraviniendo el artículo 7 CNUDM, sobre el aislamiento de otro Estado por las líneas de base rectas. Del mismo modo, se debería de considerar el artículo 70 que establece una solución equitativa para Estados en situación geográfica desventajosa, como lo está Melilla.



8. Islas Canarias y Sahara Occidental.

Poniendo fin a este trabajo, lo haremos con este recorte muy ilustrativo de la actualidad y del conflicto en las islas Canarias.

Imagen 20. Recorte de noticia 22/01/2020.

EL PAÍS

Política

Marruecos lanza un pulso a España por el control de las aguas próximas a Canarias

El Parlamento marroquí valida dos leyes para declarar su soberanía sobre las aguas del Sáhara Occidental y ampliar su demarcación oceánica

Fuente: Periódico El País.

Habiendo sido explicado su régimen jurídico interno en los primeros apartados, a pesar de que el Derecho español es escaso en esta materia, no es inexistente como en otras áreas geográficas, lo cual pueda deberse a la importancia geoestratégica y económica que posee el archipiélago macaronésico. Seguiremos por la nueva legislación que decretó el Reino de Marruecos a finales de 2019 y que se hizo eco en los medios de comunicación al comienzo del 2020 a raíz de una intervención del Ministro de Exteriores en la Cámara de Representantes. El 6 de marzo de 2020 el Boletín Oficial³² del país publicó dos leyes que vienen a reformar los decretos de los que hemos tratado anteriormente. Como expuso el Ministro en su comparecencia, el motivo de esta reforma radica en incluir los nuevos datos científicos y geográficos para

³² Marruecos. Ley N° 38-17, de 6 de marzo de 2020, por la que se modifica y completa la Ley N° 1-81, por la que se establece una zona económica exclusiva de 200 millas marinas frente a las costas marroquíes. Boletín Oficial N° 6870 de 2 de abril de 2020. Consultado en junio de 2023. Disponible en http://www.sgg.gov.ma/Portals/0/BO/2020/BO_6870_Fr.pdf

establecer una línea de base más correcta y adaptar su legislación al Derecho Internacional, además de solventar el vacío legislativo de los espacios marinos y adaptarla a todo el conjunto del territorio marroquí. En esta segunda cuestión subyace el meollo del asunto, y es que el Sahara Occidental lo considera parte de su territorio el cual necesita de la promulgación de decretos para regular sus espacios marinos, incluyendo las líneas de base rectas, favoreciendo así a determinar la integridad territorial del país.

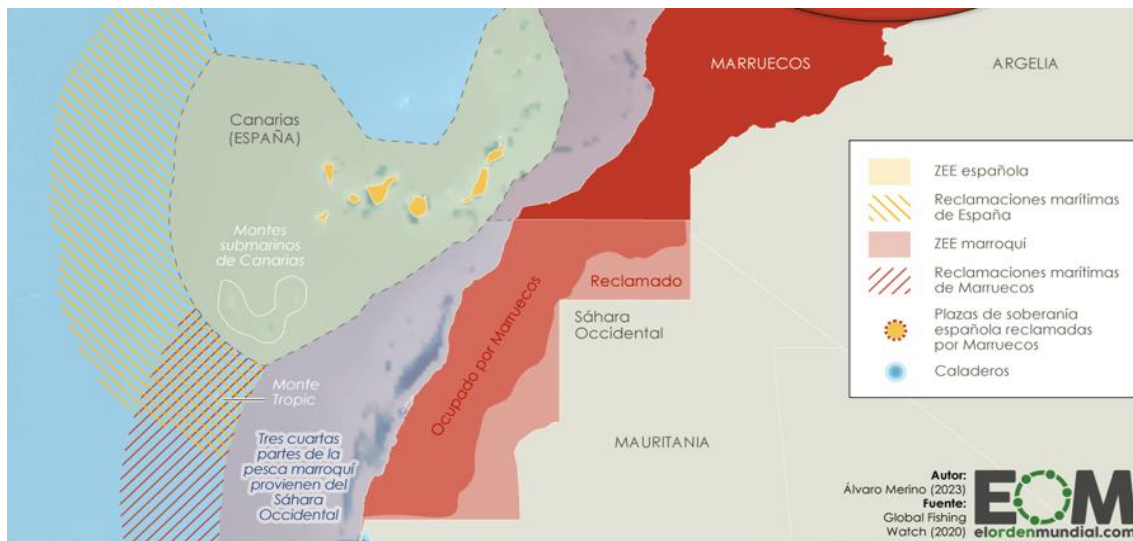
Se procedió también a la modificación del artículo 11 de la Ley de 1981, que, si bien antes establecía que su ZEE debía de establecerse teniendo en cuenta todos los factores, señalando los geográficos, geomorfológicos, los particulares y los intereses de Marruecos para llegar a una solución equitativa. Este nuevo artículo viene a establecer estos mismo criterios pero con la diferencia de que son tomados en base a la CNUDM de la que Marruecos es parte contratante. Aquello que debemos señalar de este artículo es, por un lado es que desaparece el criterio de la equidistancia entre costas diferentes, y por otro, que, a su juicio, se debe seguir el criterio de la equidad teniendo en cuenta aquellos factores relevantes para llegar a un tratado equitativo entre las partes. Implícitamente, y al rechazar la equidistancia, este artículo está proclamando que Marruecos no reconoce que las islas Canarias no generen el mismo derecho a otorgar espacios marinos que su costa continental.

La cuestión del Sahara Occidental es otro de los asuntos que subyacen la actualización legislativa que hizo Marruecos en 2020. Conviven posturas enfrentadas, por un lado Naciones Unidas lleva considerando a este territorio como territorio no autónomo pendiente de descolonización desde el principio de su ocupación marroquí con la Marcha Verde de 1975, si bien ya en 1960 fue incluido en la lista de territorios pendientes. Asimismo, pese a haber un gran número de resoluciones, podemos abordar la cuestión de su estatus jurídico mediante la Resolución 3437 de 1979, que en definitiva pide a Marruecos que cese la ocupación del territorio y reafirma la libertad del pueblo saharauí a la libre determinación. Por tanto, desde el lado de la comunidad internacional, en el territorio existe un Estado que debería ser independiente y que a los efectos de este trabajo tiene derecho a sus propios espacios marítimos. Por otro lado, la posición de Marruecos ha sido bastante simple, organizó la Marcha Verde en 1975 cuando el Gobierno de España vivía momentos críticos y la intención de Madrid era abandonar el Sahara, así que aprovechó la ocasión de una retirada sin ningún tipo de acuerdo organizativo para el futuro de los saharauis. Desde entonces, y hasta el 2020 las aguas del Sahara Occidental han estado sin delimitar de iure aunque de facto estuvieran ocupadas. Por último, el Gobierno saharauí en el exilio promulgó la Ley 03/2009 que establecía sus límites marítimos conforme a la CNUDM, lo cual, no hace sino sembrar dudas acerca de a quién corresponde la legitimidad sobre las aguas pese a la paralización del conflicto y las declaraciones sobre el plan de autonomía de Marruecos.

La política exterior de Marruecos, como podemos observar es una política a largo plazo ya que 40 años han transcurrido hasta que se ha dispuesto a reafirmar su soberanía frente a la comunidad internacional, y en vistas de que el conflicto no tiene solución alguna y muchos Estados, entre ellos España y otros Europeos han hecho declaraciones afirmando que el plan de autonomía que tiene Marruecos para el Sahara Occidental es el más creíble y adecuado para un conflicto tan enquistado. Pero esta declaración nos plantea una duda, y es qué incidencia tendrá en la delimitación en el Atlántico, ya que España ha mantenido el derecho de autodeterminación como la única solución hasta 2020, pero al declarar la solución menos mala la de formar parte de Marruecos, España debería repartirse los espacios marítimo de Canarias con Marruecos,

siendo que hasta entonces no estaban delimitados. En la siguiente imagen se muestra como es la delimitación que, a priori, considera España.

Imagen 21. Delimitación marina de las islas Canarias.



Fuente: El Orden Mundial.

En 2014 surgía otro conflicto cuando España presentó una petición de extensión de la plataforma continental en el suroeste de Canarias en la que aclaró que, en lo relativo a la cuestión del Sahara Occidental, España tendrá en cuenta en futuras negociaciones los posibles derechos que terceros Estados tengan en el reparto de la futura ampliación. Marruecos formuló una queja ante este hecho, y presentó su propia petición de ampliación de la plataforma continental frente al Sahara. Es cierto que existe un verdadero interés en ganar territorio en esta zona porque se trata de un espacio con importantes caladeros muy productivos y con antiguos volcanes submarinos que pueden contener metales estratégicos escasos. No obstante, su extracción a día de hoy resulta muy compleja por la complejidad de la profundidad, pero no se descarta que se haga en un futuro al hilo de las recomendaciones de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

En este sentido, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se ha pronunciado en 2021 en su sentencia T-279-19 tras el recurso interpuesto por el Frente Polisario contra la aprobación por el Consejo del nuevo acuerdo de pesca. De este modo, el Tribunal comunitario ha anulado el nuevo acuerdo que incluía ilegalmente espacios de pesca marinos pertenecientes al Sahara Occidental porque dispone que para incluir este espacio se debe contar con el consentimiento del pueblo saharauí, sumado a que formalmente la Unión Europea no reconoce el Sahara Occidental como territorio integrante del Reino de Marruecos.

II. Conclusiones.

De la lectura de este trabajo se desprende un marco general de cuál es la situación del régimen jurídico del mar en la Península Ibérica, en los archipiélagos balear y canario, así como los enclaves del norte de África en la actualidad y de cómo este se interpreta y aplica, en el caso de España, en favor o en contra de los intereses de cada parte.

Desde el punto de vista de la legislación internacional, vemos que han sido las Naciones Unidas las auspiciadoras de los tres proyectos de codificación del Derecho del Mar, una tarea

que, sin lugar a duda, ha sido ardua y no exenta de conflicto, pero que a día de hoy podemos afirmar que gracias a los esfuerzos de los Estados en la negociación de lo que ha sido nuestra pieza clave en el trabajo, la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, podemos disponer de un marco jurídico que otorga certidumbre a los Estados y a la economía, ya que basa gran parte de su razón de ser en el transporte y comercio marítimos. Y es que la misma se ha convertido en un verdadero éxito que cuenta con pocos precedentes, puesto que pese a la negativa de importantes Estados a adherirse a la Convención, como Estados Unidos, Turquía o Venezuela, no ha importado en demasía estas ausencias porque estos Estados han acabado aceptando gran parte del régimen jurídico que esta propone a través de la costumbre internacional.

Por el contrario, la legislación española ha sido una elaboración que ha ido respondiendo a problemas concretos que han surgido a lo largo de tiempo, por lo que ha demostrado ser incompleta en aspectos como la delimitación de la zona económica exclusiva y poco resolutive con algunos determinados conflictos de jurisdicción con los Estados adyacentes. Si bien es cierto, que desde el principio ha sido acorde al Derecho Internacional, a principios del siglo XXI ha ido actualizando sus espacios con mayor concreción.

El resultado de la aplicación de este doble régimen jurídico es la configuración de un mosaico de piezas de soberanía española entre dos masas de agua, el mar Mediterráneo y el océano Atlántico. No obstante, y como se puede apreciar en las imágenes, se trata de un mosaico en muchos lados yuxtapuesto con las piezas de otros Estados. Algunos, son conflictos con muchos años de historia, como el de Gibraltar, otros son conflictos de intereses, como el caso con Francia, otros son problemas de consideración, como el que existe entre España y Portugal por las islas Salvajes, y otras disputas son mucho más complejas y se relacionan con muchos aspectos, es el caso de Marruecos, un socio comercial preferente y Estado aliado para España, pero con una política sobre Derecho del Mar peligrosa, expansionista y ambiciosa con respecto a sus vecinos. Una posición que se ha ganado la condena de importantes sujetos internacionales como las Naciones Unidas o la Unión Europea por la repetida mal aplicación de la CNUDM, de la que es parte y vulneración de los derechos de otros sujetos. Pese a todo esto, no solo se ha tratado en este trabajo el desacuerdo, sino también, y aunque en menor medida, el acuerdo. Se ha hablado de acuerdos como el reparto de la ampliación de la plataforma continental irlandesa, tratados bilaterales de delimitación de espacios marítimos o declaraciones bilaterales de buenas intenciones y amistad.

Para concluir, la situación que presenta España es un situación muy compleja y propensa a conflictos, porque el país ocupa una zona geoestratégica importante para el intercambio entre dos continentes y dos masas de agua. Pero ello no lo ha hecho convertir en un campo de batalla real gracias a la existencia del Derecho del Mar e instituciones fiscalizadoras como los tribunales, que han demostrado tener una gran eficacia práctica para la resolución de un problema que estaba atorado desde el último intento de negociación en Ginebra. Con todo ello, la paz y la seguridad en la región ha sido evidente, librándose las contiendas en el ámbito abstracto del espacio político, diplomático y jurisdiccional.

BIBLIOGRAFÍA.

- Barrada Ferreirós, A. (2020). Las nuevas leyes de Marruecos sobre espacios marítimos. *Revista General de la Marina, Julio (2020)*, 95-113. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2020/07/rgmjul20cap09.pdf>
- De Yturriaga Barberán, J.A. (2022). Valoración de la CNUDM y de la CONVEMAR. En Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación (Ed.), *La Conferencia sobre el Derecho del Mar vista desde dentro por un Delegado Español* (pp. 1ª ed. 202-247). Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.
- Díez de Velasco Vallejo, M (2013). Régimen jurídico de los espacios marinos (II): estrechos utilizados para la navegación internacional y estados archipelágicos. EN J-T Abellán Vota (Ed.), *Instituciones de Derecho Internacional Público* (pp. 18ª ed. 513-526). Tecnos.
- Díez de Velasco Vallejo, M (2013). Régimen jurídico de los espacios marinos (III): plataforma continental, zona económica exclusiva y estados sin litoral. En J-T Abellán Vota (Ed.), *Instituciones de Derecho Internacional Público* (pp. 18ª ed. 527-548). Tecnos.
- Díez de Velasco Vallejo, M. (2013). Régimen jurídico de los espacios marinos (I): aguas interiores, mar territorial y zona contigua. En J-T Abellán Vota (Ed.), *Instituciones de Derecho Internacional Público* (pp. 18ª ed. 485-512). Tecnos.
- Gómez-Robledo, A. (2003). *Temas selectos de Derecho Internacional: La Convención de Montego Bay, génesis de la misma y el unilateralismo como técnica jurídica*. Universidad Nacional Autónoma de México. Consultado en junio de 2023. Disponible en [Temas selectos de derecho internacional, 4a. ed. \(unam.mx\)](#)
- Gutiérrez Castillo, V. L. (2011). Delimitación de las aguas marinas españolas en el estrecho de Gibraltar. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, (Documento de opinión 29/2011),1-12. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.ieee.es/contenido/noticias/2011/03/DIEEE029_2011AguasMarinasEspanolasEstrechoGibraltar.html
- Juste Ruiz, J., Castillo Daudí, M. (1983). La explotación de la zona de fondos marinos más allá de la jurisdicción nacional (el patrimonio común de la Humanidad frente a las legislaciones nacionales). *Anuario de derecho internacional, V. II*, 65-90. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/21052/1/ADI_VII_1983-84_04.pdf
- Ministerio de Defensa (2016). División jurídica de los espacios marítimos. En Ministerio de Defensa (Ed.), *Manual de Derecho del Mar Volumen I* (pp. 1ª ed. 27-118). Ministerio de Defensa.
- Ministerio de Defensa (2016). *Manual de Derecho del Mar Volumen II*. Ministerio de Defensa.
- Mrabet Tamsamani, R. (2018). *Tesis doctoral el estrecho de Gibraltar: protección internacional y nacional de su medio ambiente marino*. Universidad de Jaén. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://core.ac.uk/download/pdf/286605429.pdf>
- Pastor Ridruejo, J. A. (2021). Las competencias del Estado. En Curso de derecho internacional público y organizaciones internacionales. J.I. Luca de Tena (Ed.), *Instituciones de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales* (pp. 26ª ed. 347- 495). Tecnos.

Van Logchem, Y. (2021). *The rights and Obligations of States in Disputed Maritime Areas*. Cambridge University Press.

Balaguer, E. (2019). La ONU evalúa si la plataforma gallega llega hasta las 350 millas. *La voz de Galicia*. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://normas-apa.org/referencias/citar-periodicos/>

Gómez-Robledo Verduzco, A.(2016). Apuntes sobre delimitación en Derecho Internacional del Mar. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, V. XVI, 255-300. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/527/12417>

Horna, A. (2007). Apuntes acerca del Tribunal Internacional del Derecho del Mar: ¿Hamburgo vs La Haya? *Agenda Internacional*, V 14, 131-143. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6302556>

Sobrino Heredia, J.M. (1999). El régimen jurídico de la explotación de los fondos marinos y oceánicos y los intereses de España. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, V.3, 609-631. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/2038/AD-3-27.pdf;sequence=1>

Suárez de Vivero, J.L., Martínez Alba, I. (2007). *La política marítima y la planificación espacial*. Universidad de Sevilla. Consultado en junio de 2023. Disponible en http://hurricane.us.es/informes/INFORME%2011_%20MODELO%20TERRITORIAL17_11_10.pdf

Van der Loo, G. (2018). The Dilemma of the EU's Future Trade Relations with Western Sahara Caught between strategic interests and international law? *CEPS (think tank)*, 1-6. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.ceps.eu/ceps-publications/dilemma-eus-future-trade-relations-western-sahara-caught-between-strategic-interests/>

PRENSA

Gutiérrez de Ávila, D. (2016). La importancia para Canarias de las Islas Salvajes. *Digital Faro Canarias*. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.digitalfarocanarias.com/index.php/2016/09/27/la-importancia-canarias-las-islas-salvajes/>

Peregil, F. Abellán, L. (2020). Marruecos lanza un pulso a España por el control de las aguas próximas a Canarias. *El País* Consultado en julio de 2023. Disponible en https://elpais.com/politica/2020/01/22/actualidad/1579686325_856013.html

DOCUMENTACIÓN

Instituto Geológico y Minero de España, Ministerio de Ciencia e Innovación (2009), *Presentan los trabajos para la ampliación de las fronteras submarinas de España (nota de prensa)*. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.igme.es/salaprensa/NotasPrensa/2009/12/16%20NP_ampliacion%20de%20plataforma_2%20dic%2009_luis%20somoza.pdf

Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (2023). Guía de tratados bilaterales con Estados. Consultado en junio de 2023. Disponible en

<https://www.exteriores.gob.es/es/ServiciosAlCiudadano/TratadosInternacionales/Documents/GUIA%20TRATADOS%20CON%20ESTADOS.pdf>

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, (2022). Política exterior: Gibraltar. Consultado en julio de 2023. Disponible en <https://www.exteriores.gob.es/es/PoliticaExterior/Paginas/Gibraltar.aspx>

Naciones Unidas (2021). Directrices sobre el depósito en poder del Secretario General de las cartas y listas de coordenadas geográficas de puntos con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Naciones Unidas. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationstexts/DepositGuidelinesSpanish.pdf

Naciones Unidas, Gobierno de España, (2006). *Presentación conjunta a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de conformidad con el Artículo 76, párrafo 8 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar 1982 con respecto al área del Mar Céltico y el Golfo de Vizcaya*. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/frgbires06/presentacion_conjunta_resumen_espanol.pdf

Prieto, G (2013). El otro Gibraltar perdido: las Islas Salvajes. *Geografía infinita*. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.geografiainfinita.com/2013/08/el-otro-gibraltar-perdido-las-islas-salvajes/>

JURISPRUDENCIA

Tribunal Internacional de Justicia:

Sentencia TIJ de 18 de diciembre de 1951, sobre el Caso de las Pesquerías. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/cij/doc/14.pdf>

Sentencia TIJ de 20 de febrero de 1967, sobre de la Plataforma Continental del Mar del Norte entre la República Federal de Alemania y Dinamarca y Países Bajos. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/cij/doc/44.pdf>

Sentencia TIJ de 24 de febrero de 1982, sobre el Caso de la Plataforma Continental entre Túnez y Libia.

Sentencia TIJ de 9 de abril de 1949, sobre el caso del Canal de Corfú (fondo del asunto). Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/cij/doc/3.pdf>

Sentencia TIJ, de 14 de junio de 1993, sobre el caso de delimitación marítima del área comprendida entre Groenlandia y Jan Mayen.

Sentencia TIJ, de 27 de junio de 1986, en el caso de las actividades militares y paramilitares en y contra Nicaragua.

Sentencia TIJ, de 7 de octubre de 2007, acerca de la controversia marítima entre Nicaragua y Honduras en el mar Caribe.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

Potenciales controversias respecto a la delimitación de ciertos espacios marinos de España.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 27 de febrero de 2018, sobre Acuerdo de colaboración entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos en el sector pesquero. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62016CJ0266>

Tribunal Internacional del Derecho del Mar:

Sentencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar de 14 de marzo de 2012, sobre el Asunto de la delimitación de fronteras entre Bangladesh y Myanmar en el Golfo de Bengala. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_16/published/C16-J-14_mar_12.pdf

Tribunales arbitrales:

Laudo arbitral de 7 de septiembre de 1910 sobre la Controversia relativa a las pesquerías del Atlántico Norte (Gran Bretaña c. Estados Unidos).

Laudo arbitral, de 30 de junio de 1977, en el caso de la delimitación de la plataforma continental entre Francia y Reino Unido en el Canal de la Mancha y el Atlántico.

TRATADOS INTERNACIONALES

Tratado de Utrecht de 1713 entre las Coronas de España y Gran Bretaña.

Tratado de Comercio y Navegación entre SM la Reina Regente de España y SM el Rey de Portugal y de los Algarbes, firmado en Madrid el día 27 de marzo de 1893. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1893-7025>

Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf

España. Instrumento de Ratificación del Convenio entre España y Francia sobre Delimitación del Mar Territorial y de la Zona Contigua en el Golfo de Vizcaya (Golfo de Gascuña), hecho en París el 29 de enero de 1974. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1975-14263

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.un.org/es/about-us/un-charter/statute-of-the-international-court-of-justice>

Reino de España y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (1980). Declaración de Lisboa. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://noticiasingibraltar.es/documentacion/1980-declaraci%C3%B3n-de-lisboa#>

Reino de España y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (1984). Declaración de Bruselas. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://noticiasingibraltar.es/documentacion/1984-declaraci%C3%B3n-de-bruselas>

Tratado entre el Reino de España y la República Portuguesa por el que se establece la línea de cierre de las desembocaduras de los ríos Miño y Guadiana y se delimitan los tramos internacionales de ambos ríos, hecho en Vila Real el 30 de mayo de 2017. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-11228

RESOLUCIONES DE NNUU

Naciones Unidas, (1960). Resolución 1514 Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/156/42/PDF/NR015642.pdf?OpenElement>

Naciones Unidas, (1965). Resolución 2070 Cuestión de Gibraltar. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/222/08/PDF/NR022208.pdf?OpenElement>

Naciones Unidas, (1967). Resolución 2353 Cuestión de Gibraltar. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/240/30/PDF/NR024030.pdf?OpenElement>

Asamblea General de Naciones Unidas. Resolución 2340, de 18 de diciembre de 1967, examen de la cuestión de la reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual, y del empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/240/17/PDF/NR024017.pdf?OpenElement>

Naciones Unidas, (1969). Resolución 2429. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://noticiasgibraltar.es/documentacion/1968-resoluci%C3%B3n-2429-de-la-asamblea-de-las-naciones-unidas>

Asamblea General de Naciones Unidas. Resolución 2750, de 14 de enero de 1971, Reserva exclusiva para fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo en alta mar fuera de los límites de la jurisdicción nacional actual y empleo de sus recursos en beneficio de la humanidad y convocación de una conferencia sobre el derecho del mar. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.dipublico.org/conferencias/mar/pdf/files/papers/2750.pdf>

Naciones Unidas (1979). Resolución 3437 Cuestión del Sahara Occidental. Consultado en julio de 2023. Disponible en https://www.usc.es/export9/sites/webinstitucional/gl/institutos/ceso/descargas/A_RES_34_37_1979_es.pdf

Resolución de la Asamblea General de Naciones Unidas 34/37, sobre la Cuestión del Sáhara. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.umdraiga.com/documentos/ONU_resolucionesasambleageneral/A_RES_34_37_1979_es.htm

Naciones Unidas, (2010). Convenciones de Ginebra sobre el Derecho del Mar de 1958. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://legal.un.org/avl/pdf/ha/gclos/gclos_ph_s.pdf

LEGISLACION ESPAÑOLA

España. Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas a efectos de pesca. BOE de 11 de abril de 1967, núm 86. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1967-5595>

España. Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial. BOE de 8 de enero de 1977, núm 7. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1977-465>

España. Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica. BOE de 23 de febrero de 1978, núm 46. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1978-5340>

España. Ley 44/2010, de 30 de diciembre, de aguas canarias. BOE de 31 de diciembre de 2010, núm 318. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2010-20140

España. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

España. Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas a efectos de pesca. BOE de 30 de septiembre de 1977, núm 234. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1977-23967>

España. Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo. BOE de 26 de agosto de 1997, núm 204. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-18926>

España. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

España. Real Decreto 1620/2012, por el que se declara Zona Especial de Conservación el Lugar de Importancia Comunitaria ES6120032 Estrecho Oriental de la región biogeográfica mediterránea de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas conservación. Consultado en julio de 2023. Disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2012-14698

España. Real Decreto 236/2013, por el que se establece la zona económica exclusiva de España en el Mediterráneo Occidental. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2013-4049>

España. Resolución de 4 de noviembre de 2009, de la Secretaria General Técnica, sobre aplicación del artículo 32 del Decreto 801/1972, relativo a la ordenación de la actividad de la Administración del Estado en materia de Tratados Internacionales. BOE 13 noviembre de 2009. Consultado en julio de 2023. Disponible en <https://www.boe.es/boe/dias/2009/11/13/pdfs/BOE-A-2009-18094.pdf>

Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

LEGISLACIÓN EXTRANJERA

Ley, Nº 1-72-211, de 2 de marzo de 1973, que fija el límite de las aguas territoriales y de la zona de pesca marroquíes. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.usc.es/export9/sites/webinstitucional/gl/institutos/ceso/descargas/Maroc_Dahir_1-73-211.pdf

Ley 2-75-311, de 21 de julio de 1975, que define las líneas de cierre de las bahías en las costas marroquíes, y las coordenadas geográficas del límite de las aguas territoriales y de la zona exclusiva de pesca. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.usc.es/export9/sites/webinstitucional/gl/institutos/ceso/descargas/Morocco_1975_Decree.pdf

Decreto-Lei 119/78, de 1 de Junho. Consultado en junio de 2023. Disponible en <https://dre.tretas.org/dre/29560/decreto-lei-119-78-de-1-de-junho>

Ley 1-81-179, de 8 de abril de 1981, que establece una zona económica exclusiva de 200 millas desde las costas marroquíes. Consultado en junio de 2023. Disponible en https://www.usc.es/export9/sites/webinstitucional/gl/institutos/ceso/descargas/Morocco_1981_Act_en.pdf

Marruecos. Ley Nº 38-17, de 6 de marzo de 2020, por la que se modifica y completa la Ley Nº 1-81, por la que se establece una zona económica exclusiva de 200 millas marinas frente a las costas marroquíes. Boletín Oficial Nº 6870 de 2 de abril de 2020. Consultado en junio de 2023. Disponible en http://www.sgg.gov.ma/Portals/0/BO/2020/BO_6870_Fr.pdf