

Canarias  
lo tiene  
Crudo

## **ÍNDICE**

Dedicatoria.....	9
Prólogo .....	11
Nota preliminar .....	15
Introducción .....	17

### **ARTÍCULOS COMPILADOS**

La trascendencia histórica de la Ley del Mar .....	23
Petróleo: Canarias lo tiene “crudo” .....	29
Canarias y sus aguas interiores .....	47
Canarias y el proceso delimitatorio.....	53
¿Rigor conceptual o falacia informativa? .....	59
Omisión de la realidad .....	65
De los deseos a la realidad .....	71
Medias verdades y verdaderas mentiras .....	83
El silencio de los corderos .....	95
El derecho marítimo según Lacleta .....	101
¡El gran engaño masivo! .....	153
Las aguas siguen “revueltas” .....	161

La delimitación con marruecos .....	177
¿Equidad o equidistancia? .....	183
Canarias, una “circunstancia especial”?.....	189
¡Falsas expectativas! .....	195
La ZEE de Marruecos.....	221
Los “factores pertinentes” .....	225
La estratagema de la estrategia o viceversa .....	231
Jurisprudencia improcedente.....	237
¿Qué “aguas territoriales”?.....	243
¿Pero, cuáles aguas canarias? .....	249
Ref y aguas .....	257
Territorio, aguas y espacio aéreo .....	261
Islas submarinas.....	267
Omarat .....	273
Plocan.....	279
Derecho marítimo vs opinadores .....	285
Las virtuales aguas canarias.....	293
¿Está seguro, señor Segura? .....	301
¡Cantos de sirena!.....	309
Paulino y el cuento del gato y otras historias .....	315
¿”Ampliación” o apropiación? .....	321

*Canarias lo tiene “crudo”*

¿A qué juega España? .....	329
Islas y Archipiélagos.....	335
Comentario final.....	339
Biografía del autor.....	345
Enlaces de interés.....	349

## **DEDICATORIA**

A mi familia y, en especial a la madre de mis hijos, AURORA, columna vertebral y auténtico referente familiar, por su abnegada y paciente labor educadora y sus constantes desvelos.

A mis hijos, Ramón, Javier y Alejandro, por su inquebrantable amor filial y su constante apoyo a todos mis proyectos e inquietudes; sabedores de que siempre he querido para ellos una Canarias mejor, en todos los aspectos, al tiempo que les he inculcado un gran cariño por nuestra tierra, y que todas las Islas les pertenecen independientemente de que hayan nacido en Gran Canaria.

Y a todo el pueblo canario en general, con el fervoroso deseo de que este libro le ayude a tomar conciencia de que ser canario es un orgullo; y sirva para aumentar su autoestima e incrementar su amor por nuestra maravillosa tierra.

Ramón Moreno Castilla

## **PRÓLOGO**

A petición expresa de mi buen amigo Ramón Moreno, a quién conozco desde hace muchos años, y al que he presentado en más de una ocasión en diversos foros donde ha impartido varias conferencias sobre Derecho Marítimo, la Delimitación de los Espacios Marítimos de Canarias, Legislación Marítima Internacional etc.; tengo el gusto de prologar esta obra suya, que constituye una auténtica herramienta de trabajo para los internacionistas, y un libro de consulta para aquellos que estudien esta apasionante disciplina como es el Derecho Marítimo, rama del Derecho Internacional Público. Así como, un manual instructivo para el público en general, ávido de conocimientos, y que lo ilustrará sobre un tema de palpitante actualidad, como son las previstas prospecciones petrolíferas en “aguas canarias”.

Como bien señala el autor, este compendio de algunos de sus numerosos artículos publicados en diversos periódicos (Diario de Las Palmas, La Gaceta de Canarias –ambos ya desaparecidos– y EL DÍA; y en los digitales El Guanche y El Canario) sitúan al lector en una posición privilegiada para acercarse a nuestras aguas marítimas y conocer, de forma diáfana, los entresijos del Derecho del

*Ramón Moreno Castilla*

Mar actualmente en vigor. Máxime, cuando los canarios hemos vivido prácticamente de espaldas al mar, pese a estar rodeados del océano Atlántico por todas partes, dada nuestra condición de Islas que conforman un Archipiélago costero africano.

Con la particularidad, de que todos los escritos de Ramón Moreno están en la red, con lo que han alcanzado gran eco mediático y notoriedad. Por tanto, a los lectores que por curiosidad o imbuidos por un afán de conocimiento sobre nuestra realidad archipelágica se acerquen a esta obra, recomendarles una atenta y detenida lectura de la misma –que los hará “expertos” en Derecho Marítimo–; y en la cual, conocerán los intrínquilis de todo lo que se está cocinando sobre el negocio petrolífero, a espaldas del pueblo canario, que se muestra impertérrito a todo lo que sucede a su alrededor.

La editorial que ha impreso y distribuye el presente libro, ha logrado un formato fácil de manejar, con caracteres tipográficos adecuados, que proporcionan una lectura ágil y amena. Y donde los diferentes títulos de los diversos artículos o serie de artículos recopilados, interrelacionados entre sí, constituyen por sí mismos un capítulo del libro; que aporta, además, un Apéndice con mapas y gráficos, muy ilustrativos.

Por lo demás, recomendar la lectura de esta obra de Ramón Moreno, un estudioso de todo lo relacionado con

*Canarias lo tiene “crudo”*

Canarias; y desearle los mayores éxitos en esta nueva “travesía” que, sin duda, redundará en la venta de numerosos ejemplares, lo que hace presagiar la necesidad de ediciones posteriores.

Manuel Pérez  
Profesor Doctor contratado de  
Derecho Internacional Privado de la U.L.P.G.C.

## **NOTA PRELIMINAR**

Antes que nada, debo advertir a los amables lectores sobre algunos aspectos que caracterizan esta obra. En primer lugar, la machacona alusión a la Tercera Conferencia del Mar, producto de la propia naturaleza de los escritos compilados, que conservan íntegramente su condición de artículos periodísticos con algunas variaciones; y en segundo lugar, la continua reiteración de legislación marítima, argumentos, hechos, circunstancias, etc., en función de la actualidad de cada momento, que obligaba a una inexcusable referencia a los mismos.

Por otro lado, al constituir cada artículo, o serie de artículos, una pieza separada y una unidad expositiva en sí misma, aunque con el denominador común de la normativa internacional sobre la materia, hace repetitivo el texto del libro que, por otra parte, posibilita, en mi opinión, el aprendizaje de las materias tratadas. ¿No es así como se estudian los libros de texto, leyendo una y otra vez para memorizar los conceptos?

Además, lo enrevesado del Derecho Internacional Marítimo, que constituye la columna vertebral de la obra, hacía necesario una exposición ciertamente exhaustiva, que redundaba, aunque parezca monótona —por lo reiterativa,

*Ramón Moreno Castilla*

precisamente—, en una vuelta atrás en la lectura, aunque se estén leyendo páginas sucesivas; y que hacen que el lector retenga los conocimientos adquiridos en cada capítulo, y no se extravíe en la maraña legislativa a la que se hace alusión continuamente.

Asimismo, quiero señalar expresamente que este libro es controvertido y polémico; pero en pura praxis de Derecho Internacional Marítimo, sus argumentos son incontestables y no admiten subterfugios legales ni piruetas jurídicas que contradigan el espíritu y la normativa de la Legislación Marítima Internacional, que es la que es.

Por tanto, apelo a la comprensión y benevolencia de los amables lectores que tengan a bien adquirir un ejemplar de esta obra, en la seguridad de que habrán hecho una “buena inversión”. ¡¡Muchas gracias!!

Ramón Moreno Castilla

## INTRODUCCIÓN

Es evidente que desde que España otorgara a REPSOL los permisos para realizar prospecciones petrolíferas en las pretendidas “aguas canarias”, se ha producido un intenso y acalorado debate en la sociedad canaria, partidos políticos y agentes económicos de las Islas que, en mi modesta opinión, carece de todo rigor jurídico al pretender “acomodar” el Derecho Marítimo (rama del Derecho Internacional Público) al Derecho interno español; cuando aquél tiene primacía y preponderancia sobre el Derecho interno de los Estados e, inclusive, sobre el Derecho de Organismos Supranacionales, como la Unión Europea (Derecho comunitario).

Un debate que, lamentablemente, está manipulado por políticos, ecologistas y “opinadores” varios, con declaraciones gratuitas e interesadas, sin el menor rigor y que, en última instancia, responden a espurios intereses de unos y de otros. Y lo que es peor, partiendo de una premisa falsa como es la supuesta “españolidad” de esos espacios marítimos, que no se sostiene con el Derecho del Mar en la mano. Y donde además, se están ignorando a propósito los derechos soberanos del Estado ribereño, Marruecos, sobre sus aguas; en cuya plataforma continental estarían localizados los posibles yacimientos de hidrocarburos

*Ramón Moreno Castilla*

(petróleo y/o gas), que España pretende explorar y, en su caso, explotar, argumentando la socorrida “españolidad de Canarias”.

En esta ceremonia de la confusión donde todo el mundo opina aprovechando la total desinformación del pueblo canario en asuntos de este calado –nunca mejor dicho–, todo apunta a que España pretende “pescar en río revuelto”. En una huida hacia delante, y sin pensar siquiera las posibles e imprevisibles consecuencias de ese acto unilateral. O sea, una petrolera española, REPSOL, pretende actuar en unos espacios marítimos, aún por delimitar, que están situados dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Marruecos, instituida en virtud del Dahir de 8 de abril de 1981; y en el subsuelo marino de la Plataforma Continental marroquí, que según ha establecido repetidamente el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, en otras tantas Sentencias, es un derecho ipso iure y ab initio del Estado costero, en este caso, Marruecos.

¿O es acaso en la plataforma continental española –tan exigua, por otra parte, excepto en la zona aplacerada de Levante– donde REPSOL pretende perforar, al amparo de unos permisos cuya legalidad es seriamente cuestionable en pura praxis del Derecho Internacional Marítimo? ¡¡Ese es, precisamente, el nudo gordiano de la cuestión!!

Como el atento lector verá en la serie sucesiva de artículos recopilados, para argumentar con todo rigor conceptual y expositivo este controvertido asunto hemos par-

tido del principio emergente de “localización geográfica”, consagrado en el Derecho Internacional contemporáneo que sustituyó, finalizada la II Guerra Mundial, al decimonónico criterio de “soberanía política”, ya periclitado. Un subterfugio jurídico utilizado por las potencias coloniales, para dar visos de legalidad a la apropiación de territorios por la fuerza de las armas –como fue el caso flagrante de Canarias– que constituye el principal “argumento” al que se aferra España como a un clavo ardiendo.

Asimismo, debemos considerar que con independencia de los llamados “intereses de Estado” hispano-marroquíes, las desavenencias entre España y Marruecos a propósito de la delimitación de las aguas adyacentes entre ambos Estados en el Estrecho y, pretendidamente, en la “fachada atlántica”, han supuesto un punto de fricción dada la pretensión española de trazar una supuesta mediana entre Canarias y Marruecos, que este país ha rechazado de plano, por no ajustarse a la legalidad internacional. Todo ello lo iremos viendo a lo largo de la siguiente exposición.

Así, pues, todos estos temas, y demás información al respecto, se encuentran en las páginas siguientes de este libro, cuyo título, de por sí ilustrativo, pretende acercar al amable lector a una realidad no siempre coincidente con la que nos cuentan los diversos medios de información, tanto escritos como audiovisuales; y donde, la “opinión publicada” ha sustituido, de forma subrepticia, a la ignorada opinión pública. El título, “Petróleo: Canarias lo tiene “crudo”, es el mismo de una serie de cinco artículos

*Ramón Moreno Castilla*

publicados hace algunos años, a partir de los cuales, el lector podrá adentrarse en “aguas turbulentas”. Por ello, y para evitar un posible “naufragio”, me permito sugerirle que vaya provisto del correspondiente salvavidas, de un sextante, un GPS y de un batímetro.

Por otro lado, el tratamiento editorial de la obra y la propia disposición de los diferentes artículos compilados por orden cronológico a su publicación, en función de los diversos acontecimientos que se iban produciendo sobre el particular, y respetando escrupulosamente lo sustancial de su redacción en el momento concreto, aunque se incurra en cierta reiteración, han contribuido a configurar un formato atractivo, con un texto nada farragoso que, sin perder un ápice la línea argumental, proporciona una lectura amena, no exenta de interés.

Por tanto, a quiénes se acerquen a esta obra por curiosidad o por el interés que suscitan las materias tratadas, advertirles que no van a encontrar en ella un Tratado de Derecho Marítimo y, por extensión, de Derecho Internacional. No ha sido esa la pretensión del autor; aunque sí la de ser didáctico y hacer cierta pedagogía proporcionando información veraz, rigurosa y objetiva sobre una materia difícil y enrevesada, que gravita sobre un asunto de palpitante actualidad que el pueblo canario y las demás personas interesadas deben conocer de primera mano para tener su propia opinión. Y donde los lectores deben ser capaces de discernir entre información y opinión, en aras de cimentar un sólido criterio propio.

Pero sobre todo a lo ya expuesto en esta introducción, quiero llamar la atención de los amables lectores sobre un hecho nada irrelevante, y que no es un tema menor ni anecdótico. Se trata de la inequívoca situación de Canarias, que trasciende la mera posición geográfica de nuestro Archipiélago. Me refiero a la incontestable “extraterritorialidad” de Canarias respecto a España, lo que es un factor absolutamente determinante en el Derecho Internacional contemporáneo. Hasta tal extremo, que los supuestos “vuelos nacionales” Canarias Península-Canarias no son tales, sino “vuelos internacionales”, como si se volara a la misma Europa, o a cualquier otro destino mundial.

Y esto es así, porque desde que una aeronave despega de cualquier aeropuerto canario es controlada por el Centro de Control de Vuelos (FIC, siglas en inglés, de Flight Information Center) de Canarias, con base en Gando (Gran Canarias); y traspasado el espacio aéreo canario, dicho avión es tomado por el FIC de Casablanca en Marruecos, y sobrepasado el espacio aéreo de este país, es tomado por el FIC de Sevilla. Tanto a la ida como a la vuelta.

Toda esa normativa está perfectamente regulada por la OACI, siglas en inglés de la Organización de Aviación Civil Internacional, constituida en Chicago (EE.UU) en 1944, para regular la aviación civil internacional; y que constituye el tratado más importante (junto con la IATA, referido a las compañías aéreas) en relación al Derecho Aeronáutico, rama del Derecho Internacional Público.

## **LA TRASCENDENCIA HISTÓRICA DE LA LEY DEL MAR**

En este nuevo año 2004, en el cual vaticino grandes acontecimientos para Canarias, continúo en esta larga travesía por los mares de nuestro Archipiélago, intentando esclarecer todo lo referente a la delimitación de nuestros espacios marítimos, que tanta polémica está suscitando y dada la enorme importancia de este controvertido asunto para el futuro de todos los canarios y generaciones venideras.

Para ello quiero referirme, de nuevo, a la vigente Ley del Mar –emanada del Derecho Marítimo, rama del Derecho Internacional Público– y a su trascendencia histórica. En efecto: Con la firma del Convenio de Montego Bay, Jamaica, el 10 de Diciembre de 1982, vivimos uno de los acontecimientos más importantes de la historia de la humanidad. Atrás quedaban las viejas y caducas teorías de mare nostrum, mar océana, mare clausum y mare liberum; y se acababa, así, con el mar ilimitado de dos dimensiones.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar –conocida como la Tercera Conferencia–, repartió tridimensionalmente los fondos marinos, de gran

*Ramón Moreno Castilla*

interés económico, así como su superficie, de tal forma, que concede el 40 por ciento del océano y fondos adyacentes a las costas de todos los continentes e islas a la administración de los estados ribereños. Reserva el 60 por ciento restante para el sistema tradicional de libertad de navegación, pero conservando la riqueza de los océanos, que supera el 42 por ciento de la superficie terrestre, para la llamada “herencia común de la humanidad”. Este patrimonio común lo puso la Convención bajo la administración de una nueva Autoridad de los fondos marinos, con capacidad para generar riqueza, establecer cánones de capturas y una especie de dominio sobre las técnicas empleadas en la explotación de los océanos, sin precedentes en la legislación marítima internacional.

La configuración de la Tercera Conferencia del Mar, muestra claramente la incidencia de las revoluciones tecnológicas y de las relaciones internacionales, de cuño paralelo, pero enfrentadas a menudo. Fue la revolución tecnológica procedente del Norte la que presionó por la expansión de la jurisdicción nacional de los océanos. Por su parte, la evolución de las relaciones internacionales instó, desde el Sur, el establecimiento de nuevas y poderosas instituciones supranacionales.

Estas dos revoluciones se plasmaron en las Actas de la Conferencia, donde se refleja también, la presencia de numerosas personalidades, muy capacitadas y eruditas, tanto del Norte como del Sur: Arvid Pardo –ya fallecido– del

estado insular de Malta; Hamilton Shirley Amerasinghe, de Sri Lanka (antiguo Ceylan) que, presidió la Conferencia hasta su muerte en 1981, siendo sustituido por Tommy Koh, de Singapur; Jens Evensen, de Noruega; Jorge Castañeda, de Méjico; S.P. Jagota, de la India y Louis Sohn de Estados Unidos, por citar algunos.

Por parte española participaron, entre otros, Pastor Ridruejo, que ya lo hiciera en el Simposio de Derecho Internacional Marítimo organizado por el Colegio de Abogados de Las Palmas en 1977 (cuya documentación no se sabe donde está metida), y José Manuel Lacleta que intervino recientemente en una mesa redonda sobre las aguas marítimas canarias organizada por la Fundación Canaria Mapfre Guanarteme, junto a los canarios Felipe Baeza y Manuel Medina.

Es de resaltar el alto nivel intelectual y científico de los debates en el seno de la Tercera Conferencia, con brillantes y maratonianas intervenciones por parte de significados oradores de las Delegaciones de los 119 Países participantes. Fue A. Pardo quien propuso, en una memorable intervención ante el Primer Comité de las Naciones Unidas en 1967, que la riqueza de los fondos oceánicos debía declararse herencia común de la humanidad. Ni la libertad en el mar ni la soberanía que reclamaban los países costeros, dijo, podían ahuyentar el triple peligro de la contaminación, agotamiento de la vida marina y contiendas internacionales.

Solo la cooperación internacional podría mantener la paz en los océanos, y ello, en gran parte, porque los intereses creados no estaban tan firmemente afianzados en el mar como en tierra. De inmediato se creó el Comité sobre la explotación del fondo marino con fines pacíficos; en 1970 se efectuó una declaración de principios que contemplaba las tesis principales de Pardo, y en 1972 se incorporó al Tratado de prohibición del empleo de armamento nuclear en el fondo oceánico, la conservación de los fondos marinos para fines pacíficos. El mismo año, el Comité de los fondos marinos, que proseguía sus trabajos, apuntó la conveniencia de una Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dado que sus predecesoras la Primera y la Segunda (celebradas en Ginebra en 1958 y 1960 respectivamente) habían quedado desfasadas.

El largo precedente de la Conferencia, desembocó en su primera fase procesal —Nueva York, diciembre de 1973— y su solemne inauguración en Caracas en un periodo de sesiones que duró del 20 de junio al 29 de agosto de 1974. Desde este año a 1982, la Conferencia siguió una trayectoria ascendente de debates disponiendo de textos oficiosos y una mayor claridad en los planteamientos. Nueva York y Ginebra habían sido, alternativamente, los escenarios de la Conferencia; y aunque siempre se pensó en Caracas, punto de arranque de las tareas, como broche final, la postura de Venezuela favorable a los Países defensores de las tesis del Mar Patrimonial de la doctrina latinoamericana, hizo posible el cambio de sede, fijándose en

*Canarias lo tiene “crudo”*

Jamaica, lugar de establecimiento de la llamada Autoridad Marítima Internacional, la firma del Convenio.

La cuestión de Canarias, en mi opinión, está meridiana-mente clara: seguir como Comunidad Autónoma del Estado español y RUP de Europa (territorio de ultramar), con solo 12 millas de mar territorial alrededor de cada Isla; o ser sujeto de Derecho Internacional y poder así, negociar la mediana con Marruecos, y disponer de los recursos naturales de su territorio (petróleo y/o gas, incluidos).