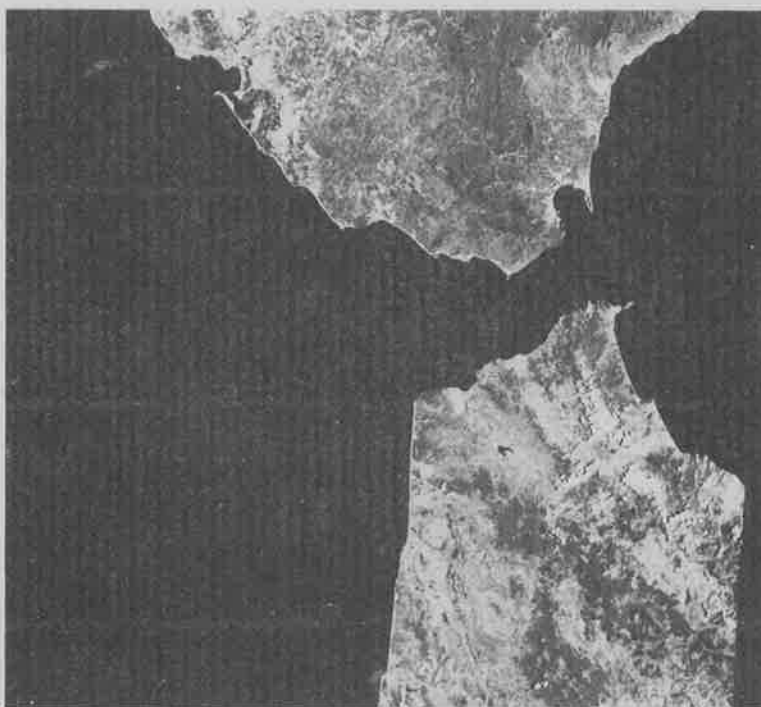


EL ENLACE FIJO ENTRE EUROPA Y ÁFRICA, A TRAVÉS DEL ESTRECHO.



Vista desde satélite del Estrecho de Gibraltar

Pablo Antonio Fernández Sánchez

Suplemento al número 1 de la Revista "ALMORAIMA", Junio 1989.

SUMARIO

I.- INTRODUCCIÓN:

- 1.- Perspectiva histórica del proyecto.
- 2.- Perspectiva económica del proyecto.
- 3.- Perspectiva política e internacional del proyecto.

II.- RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR:

- 1.- Régimen jurídico de las aguas del Estrecho de Gibraltar.
- 2.- Régimen jurídico de la navegación internacional a través del Estrecho de Gibraltar.

III.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS DISTINTOS PROYECTOS:

- 1.- Túneles.
- 2.- Puentes.
- 3.- Diques.

CONCLUSIONES

RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL PROYECTADO ENLACE FIJO ENTRE EUROPA Y ÁFRICA, A TRAVÉS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

Pablo Antonio Fernández Sánchez

INTRODUCCIÓN

Por muchas razones interesa un posible enlace fijo entre Europa y África, a través del Estrecho de Gibraltar. Como dijo AZZEDINE GUESSOUS, en 1980, entonces Ministro marroquí de Industria, Comercio, Marina Mercante y Pesca Marítima, al inaugurarse el Coloquio de Tánger sobre el enlace, "*este proyecto no sólo entra en el marco de la domesticación de la naturaleza al servicio del hombre, sino que le da trascendencia necesaria para unir el pasado y el presente*". Más adelante, añadió que "*entre Europa y África, existen desde hace muchos siglos, corrientes de intercambios frecuentes. Europa, en un estado avanzado de industrialización, está ávida de materias primas; mientras que África, rica en recursos materiales, tiene necesidad de tecnología y desarrollo*".

Por eso, este proyecto daría expectativas a la economía, a la ciencia y a la técnica. No en vano los japoneses pujan desafortadamente por este proyecto. Y no sólo las empresas de alta tecnología nipona, también las europeas, las americanas, etc. Sin embargo, a quienes más les interesa (que casi con seguridad son los menos informados) son los habitantes de la zona sur de España y norte de Marruecos, directamente afectados por sus beneficios y también por sus perjuicios.

Por lo que respecta a nuestro territorio, todos los proyectos habidos hasta la fecha tienen su punto de arranque en el Campo de Gibraltar. Van desde la Ensenada de Bolonia, pasando por Punta Paloma o la Ensenada de Valdeaqueros, hasta Punta Acebuche.

Si se logra llevar a buen término este proyecto, tendrá un enorme impacto ambiental, cultural y económico.

En este trabajo me propongo hacer un pequeño análisis sobre su viabilidad jurídica, aunque no descarto los aspectos políticos, económicos y diplomáticos que incidirán, sin lugar a dudas, en la regulación jurídica final.

1.- *Perspectiva histórica del proyecto.*

La idea de unir Europa y África por un enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar no es nueva. Ya en 1869, el Ministerio de Fomento, a través de su Consejo de Obras Públicas, recibe el primer proyecto técnico sobre el tema. Desde esa fecha han sido muchos los proyectos presentados e innumerables los estudios dedicados a tal fin. Entre otros se podrían señalar los proyectos de túnel de Ibáñez de Ibero, de 1908, o el de Javenois, de 1927; el de tubo sumergido de Gallego Herrera, de 1929; o el de puente de Peña Boeuf, de 1956.

Pero estos proyectos adolecían de estudios que incidían en su realización puesto que se limitaban al aspecto técnico, olvidando los problemas económicos, ambientales o jurídicos.

Desde el punto de vista jurídico, sobre el que debo incidir, no es hasta 1958 cuando aparece (al menos públicamente) el primer estudio desde esta perspectiva. Vino de la mano del *Prof. Azcárraga y Bustamante* (recientemente fallecido) que en dicho año, en homenaje a su maestro Barcia Trelles, dio a la luz un trabajo sobre "*El túnel submarino del Estrecho de Gibraltar y el Derecho Internacional*" (1)

Después han venido otros muchos ensayos. Yo sólo destacaré aquí los de la doctrina española. Así el del Prof. Azcárraga ya mencionado y otros (2), el del Prof. Carretero Fernández (3), el del Prof. González Campòs (4), el del Prof. Juste Ruiz (5), el del Prof. Pastor Ridruejo (6), el del Prof. Paz Agüeras (7) y, por último, el del Embajador Yturriaga y Barberan (8), entre los más destacados.

Otros muchos extranjeros, sobre todo marroquíes, vienen a engrosar el muestrario de los estudiosos de este tema.

A nivel institucional, la primera vez que se plantea en serio el tema de un enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar, es en la visita de SS.MM. los Reyes de España a Marruecos, en junio de 1979. En aquella ocasión, la declaración conjunta de los dos monarcas (español y alauita) decía textualmente:

“Las dos partes, conscientes de la importancia que en el futuro tendrán las relaciones entre los dos países y entre Europa y África, han acordado estudiar conjuntamente la viabilidad de una comunicación permanente en el Estrecho de Gibraltar, a cuyo efecto han decidido llevar a cabo un intercambio de información científica y técnica que permita crear una sociedad mixta de estudios”.

Para llevar a efecto esta cooperación científica y técnica, se crea la Sociedad Española para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (en adelante SECEG), y por su parte, un Dahir del Reino de Marruecos constituye la *Société Nationale d'Etudes du Détroit* (en adelante SNED). Ambas están presididas por D. Juan de Borbón y Battemberg y por el Príncipe Mouley Hassan Bel Mehdi, respectivamente.

El 25 de octubre de 1980 (BOE de 9 de enero de 1981) se hace un acuerdo complementario de cooperación en el que se instituye un Comité Mixto para dirigir los estudios, coordinar la acción de promoción del proyecto y supervisar las actividades de las sociedades.

2.- *Perspectiva económica del proyecto.*

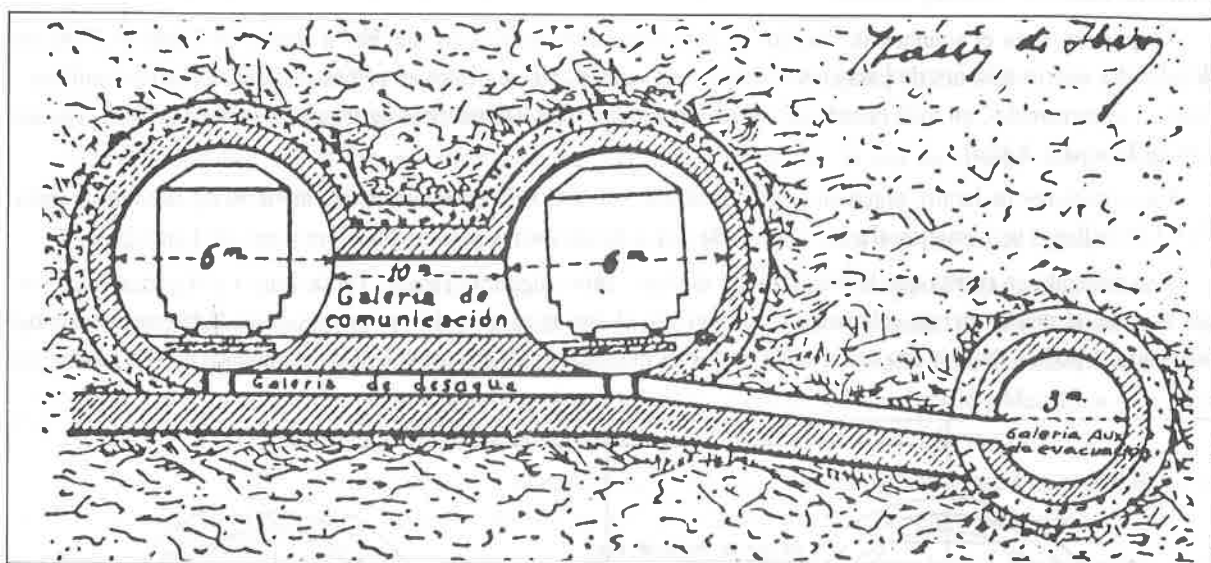
En este apartado no tengo más intención que presentar algunas cuestiones económicas que afectan a los aspectos políticos e internacionales del proyecto, y, por ende, a su viabilidad jurídica.

Los aspectos económicos deben ser estudiados desde una triple vertiente: el coste de la construcción, el coste de la infraestructura del área de influencias y la rentabilidad.

Desde la perspectiva del coste de la construcción hay que señalar la dificultad de su precisión, porque entre otras cuestiones, se tendría que tener en cuenta la solución elegida (túnel, puente, dique, etc). Sin embargo, si aceptamos que *“el costo de construcción del enlace fijo se estima n 500.000 millones de pesetas, y el plazo desde el comienzo de las obras hasta su terminación en diez años”* (9) podemos observar la magnitud del proyecto. Si su aporte financiero fuera sólo de los dos países directamente implicados, significaría un desembolso anual para cada uno de 25.000 millones de pesetas durante los diez años que durara su construcción, a los que habría que añadir 20.000 millones durante otros diez años de preparación del proyecto (lo que significaría una media de mil millones anuales para cada una de las partes).

Si el aporte económico (y consiguientemente su explotación y mantenimiento) fuese de grupos de Estados, Organizaciones Internacionales, etc., desde luego le daría al proyecto nuevos quebraderos de cabeza jurídicos, pues si la financiación es internacional y pública, el régimen jurídico sería distinto, e igualmente si se aceptase, como puede resultar probable, que la banca árabe internacional o el mercado de valores internacionales interviniesen en la financiación del proyecto.

Respecto al coste de la infraestructura del área de influencias del enlace, me interesa destacar sólo algunos datos



SECCION TRANSVERSAL DEL TUNEL. (Según Ibañez de Ibero. 1908.)

para su valoración global, sin atender a los dígitos que, en este caso, perderían perspectiva, sobre todo, si los plantea un jurista.

El enlace fijo no puede situarse en un contexto bilateral sino en un contexto intercontinental. Si se atienden a las redes viarias y de ferrocarriles tanto europeos como africanos nos percataremos de las deficiencias de ambas y en ambos continentes.

España (no digamos Portugal) apenas está incorporada a la red de autopistas europeas y, desde luego la zona sur (toda Andalucía), no sólo adolece de ellas, sino que incluso las autovías son escasas y con dificultades de penetración a través de Despeñaperros y de todo el sistema penibético. Si atendemos a las perspectivas de futuro, ni siquiera el 92 va a hacer posible la mejora sustancial de las comunicaciones terrestres procedentes de Europa.

Si consideramos las vías ferroviarias, sólo contamos en la actualidad con una entrada con el resto del propio país, a través de Despeñaperros (y otra en proyecto, esta vez sí para el 92, a través de Brazatortas) pero que no podrían absorber el tráfico necesario para que ese enlace resultase productivo. No mencionamos, además, las diferentes anchuras de vías existentes entre España y el resto de la Comunidad Económica Europea que dificultarán aun más, si cabe, el proyecto.

Respecto a África aún se complica más la cuestión dado que si se estudia la política de carreteras y ferrocarriles nos encontramos con enormes dificultades. Por ejemplo sólo hay una carretera costera (que deja mucho que desear, por cierto) que une Rabat con Argel, Túnez, Trípoli y El Cairo. Por su parte, el desierto del Sahara ha imposibilitado hasta la fecha (junto a los conflictos bélicos entre Marruecos y el Frente Polisario y Libia y El Chad) cualquier tipo de comunicación terrestre, por lo que el tráfico entre Europa y África a través del enlace fijo discurriría únicamente entre España y el Magreb, todo ello contando con que se solucionen los problemas geopolíticos existentes entre ellos mismos.

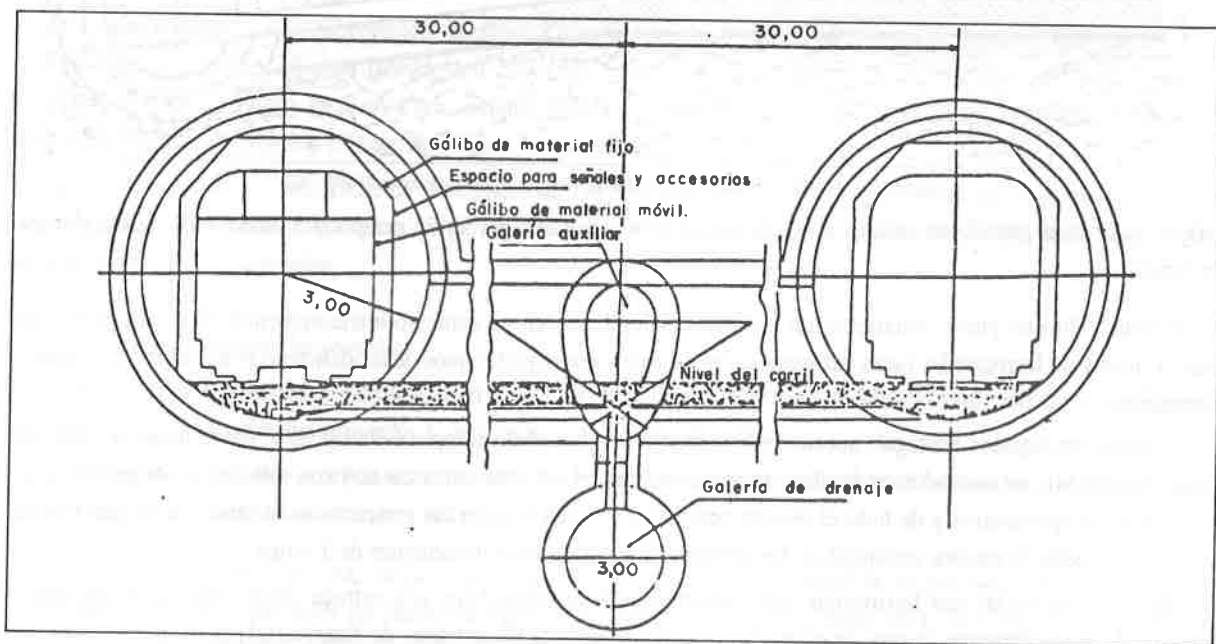
Si consideramos las vías ferroviarias africanas, son tan deficientes que ni siquiera unen las capitales del Magreb, por lo que no resulta interesante hablar de ellas.

Respecto a la rentabilidad del posible enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar hay que tener en cuenta algunas consideraciones.

La primera sería el volumen de viajeros y de transporte de mercancías que hay a través del Estrecho. Estudios globales dan cuatro millones de pasajeros al año y cuatrocientos mil vehículos en ambos sentidos, repartidos uniformemente. Las mercancías, en toda la zona de influencias alcanza unos 210 millones de toneladas (170 de África a Europa y 40 de Europa a África).

Las previsiones de futuro, según un estudio realizado por la O.C.D.E. muestran una hipótesis de crecimiento entre 8'8 y 12'6 millones de pasajeros al año, a través de una solución puente y entre 4 y 6'7 millones de toneladas año.

Aun teniendo en cuenta que la vía marítima existente entre Algeciras-Tánger, Tarifa-Tánger y Algeciras-Ceuta no está hoy día, ni mucho menos, colapsada, y que con sólo el diez por ciento del presupuesto total de la construcción del enlace fijo se podría adquirir una de las flotas de barcos más modernas, aun así el balance económico no está totalmente



SECCION TRANSVERSAL DEL TUNEL (Según Jevenois, 1927)

estudiado. Los beneficios también serían cuantiosos, sobre todo si se tiene en cuenta que podría establecerse una red de gaseoductos a través del túnel que podría drenar entre 12 y 30.000 millones de metros cúbicos al año y que constituiría la principal fuente de ingresos del enlace. Ahora bien, antes tendrían que solucionarse todos los conflictos bélicos existentes en la zona, al menos los existentes entre Argelia y Marruecos debido a la cuestión saharauí, lejos, por ahora, de resolverse, a pesar del reciente restablecimiento de relaciones diplomáticas entre ambos países.

3.- Perspectiva política e internacional del proyecto.

La perspectiva política del proyecto habría que diferenciarla en perspectiva marroquí y perspectiva española, pues ambas no tienen elementos en común.

Marruecos, y especialmente su Rey Hassan II, es el principal valedor de este proyecto. Las razones políticas son muy variadas, pero cabe destacar el sentimiento de verse unidos mediante un enlace fijo (como si de un cordón umbilical

se trarara) a la Europa del desarrollo. Ese sería el principal resorte político para el empeño marroquí en esta obra colosal.

Una vez unida a Europa a través del enlace fijo, ¿quién no hará que sus vínculos políticos estrechen las manos europeas al igual que lo hace Turquía?

Pero además, de construirse el proyectado enlace, Marruecos tendría la clave de los intercambios continentales, lo que le haría figurar entre los países con mayor control político-económico de África.

Por ende, tal como dijo el Rey de España, en Mayo de 1979, *"el milagro del mar no es solamente el milagro de Moisés, sino que puede ser el milagro de Marruecos"*.

España, por su parte, en mi opinión personal, no está tan interesada en el proyecto por varias razones.

En primer lugar, porque no tiene saturadas las vías marítimas con Marruecos. En segundo lugar porque es consciente que la guerra del Sáhara impide que el tren transahariano pueda llevarse a efecto. Además, las fuertes inversiones que necesitaría dicha vía férrea son tan grandes, que las economías de los Estados responsables de su financiación no podrían sostenerlas. Esto, como he dicho antes, convertiría el enlace fijo en un conducto entre España y Marruecos y no entre Europa y África, y a España, desde el punto de vista político le interesa más África que Marruecos.

Por último, España es consciente de que el gaseoducto sería factible sin necesidad de enlace fijo, y éste sí que le interesa. Si no se ha hecho hasta la fecha ha sido por los problemas existentes entre Argelia y Marruecos.

¿Por qué sigue España con el proyecto?. Creo que intenta capitalizarlo para mostrar buenas disposiciones a su peligroso vecino (desde el punto de vista geoestratégico, por supuesto), lo que le interesa en el contexto global de las relaciones hispano-marroquíes.

El mundo internacional, por su parte, también ha mostrado su interés en este proyecto. Pero ese mundo internacional también hay que diferenciarlo.

Por ejemplo, la participación del Ministro de Transportes italiano, por cierto, con una nutrida delegación, en el Coloquio de Tánger, de 1980 sobre el enlace fijo entre Europa y África, tuvo tintes egoístas (si pudieran calificarse así los intereses nacionales en un contexto internacional). Italia tiene proyectos semejantes en su territorio y le interesaba conocer los avances tecnológicos y científicos en este campo.

Portugal, por su parte, está interesada porque mejoraría notablemente su estructura viaria (y ahora, tras su ingreso en la CEE, posiblemente financiada por el FEDER u otro organismo comunitario).

Japón muestra su interés porque posee los avances técnicos más perfeccionados. Por ello ha facilitado profusamente datos y tecnología punta no sólo por su experiencia en enlaces interinsulares existentes en su propio territorio sino por ser pionera en la investigación en este campo.

Quizás la participación más altruista (ya digo, si puede hablarse en estos términos), correspondan a las Organizaciones Internacionales. Así, el Consejo de Europa, a través de su Conferencia de Poderes Regionales ha intentado difundir el proyecto entre los 21 Estados Miembros.

Por su parte, las Comunidades Europeas siempre han participado en los coloquios que se organizan sobre el tema y muestran gran interés político, aunque nunca ha mostrado interés económico.

En África, la Cuarta y Quinta Conferencias Africanas de Carreteras, en 1980 y 1983 respectivamente, consideraron el proyecto como prioritario e instaron a que se trabajara en la mejora de la red viaria africana para consolidarlo, al igual que la Segunda y Tercera Conferencias de Ministros Africanos de Transportes y Comunicaciones (1981 y 1983).

Por su parte, a nivel de O.N.U., ha sido el Consejo Económico y Social (ECOSOC) el que en 1982 adoptó una

Resolución, la 57/82, instando a las Comisiones Económicas de Europa y África (en su seno) para que analizaran la viabilidad del proyecto.

En 1983, el ECOSOC invita a los Gobiernos y Organizaciones Internacionales interesadas a participar y colaborar en el proyecto. Su labor, desde luego, no pasó de este tipo de invitaciones "diplomáticas".

Ahora bien, como se ha visto hasta aquí nadie ni nada se ha opuesto al proyecto. Quizás han alzado su voz los ecologistas por entender que el enlace fijo afectaría a la renovación del caudal del Mediterráneo, que como se sabe se renueva cada 100 años como consecuencia del intercambio de aguas con el Atlántico. Si se alterara este flujo se alterarían también las temperaturas y con ellas el placton, etc. etc.

Pero la técnica podría hacer posible alguna solución que no afectara a esas preocupaciones biológicas.

El problema, ahora, sería el régimen jurídico que se accionaría para poder llevar a efecto el tan mencionado proyecto.

II.- RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

El *Mare Nostrum* ha sido crucial en la historia de las culturas y civilizaciones, habiéndose constituido en un elemento decisivo para salvaguardar la economía de los grandes imperios.

Todo poderío económico tenía su sustento en el transporte marítimo a través de una ruta obligatoria: el Mar Mediterráneo.

Para entrar y salir de él habría que utilizar la única vía de acceso natural que posee: el Estrecho de Gibraltar.

Su importancia, por tanto, es obvia. La de su régimen jurídico, también.

Podría pensarse que hoy día, el Mediterráneo ha perdido todo su viejo vigor económico porque ya no es el centro del mundo, pero no nos engañemos con esa falacia. Desde la inauguración del Canal de Suez en 1869, las comunicaciones marítimas han fortalecido la magnitud de su uso. Más aún si cabe; desde la explotación de los recursos petrolíferos de Oriente Medio, prácticamente todo el transporte comercial de crudos con destino a los países industrializados de Europa y América pasa por el Estrecho de Gibraltar.

Esto, entre otras características, hace que se constituya en ruta de tráfico internacional y, por tanto, en Estrecho Internacional.

1.- Régimen jurídico de las aguas del Estrecho de Gibraltar.

El Derecho Internacional, y en concreto la Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 29 de abril de 1958, actualmente vigente, autoriza a que los Estados en cuyo territorio existan accidentes geográficos como los arrecifes, islas, estuarios, ensenadas, bahías, puertos, etc. puedan establecer unas líneas imaginarias, llamadas líneas de bases que encierren todas las aberturas o accidentes, a partir de las que se debe medir el Mar Territorial del Estado. A estas aguas encerradas se le conoce como *aguas interiores* y a todos los efectos es como si fuera territorio terrestre, y por tanto, el Estado ribereño posee sobre ellas, plena soberanía territorial.

En virtud de este derecho, España, a través del Decreto 2.510/77, de 5 de Agosto (10) determinó, entre otras, una línea de bases que uniera el Cabo de Trafalgar con la Isla de Tarifa, y otra que uniera la Isla de Tarifa con la Punta del Acebuche.

Marruecos por su parte, determinó como *aguas interiores*, las contenidas dentro de la línea de bases que uniera Cabo Espartel con Punta Cires y ésta con Punta Lanchones.

A partir de estas líneas de bases, los dos Estados ribereños del Estrecho de Gibraltar han procedido a delimitar su mar territorial, es decir, aquella franja de mar o espacio marítimo adyacente a las costas en donde el Estado ejerce plena soberanía con el objeto de asegurar su territorio y de reservar el aprovechamiento de los recursos pesqueros y otros en su propio beneficio, con el único límite de la navegación.

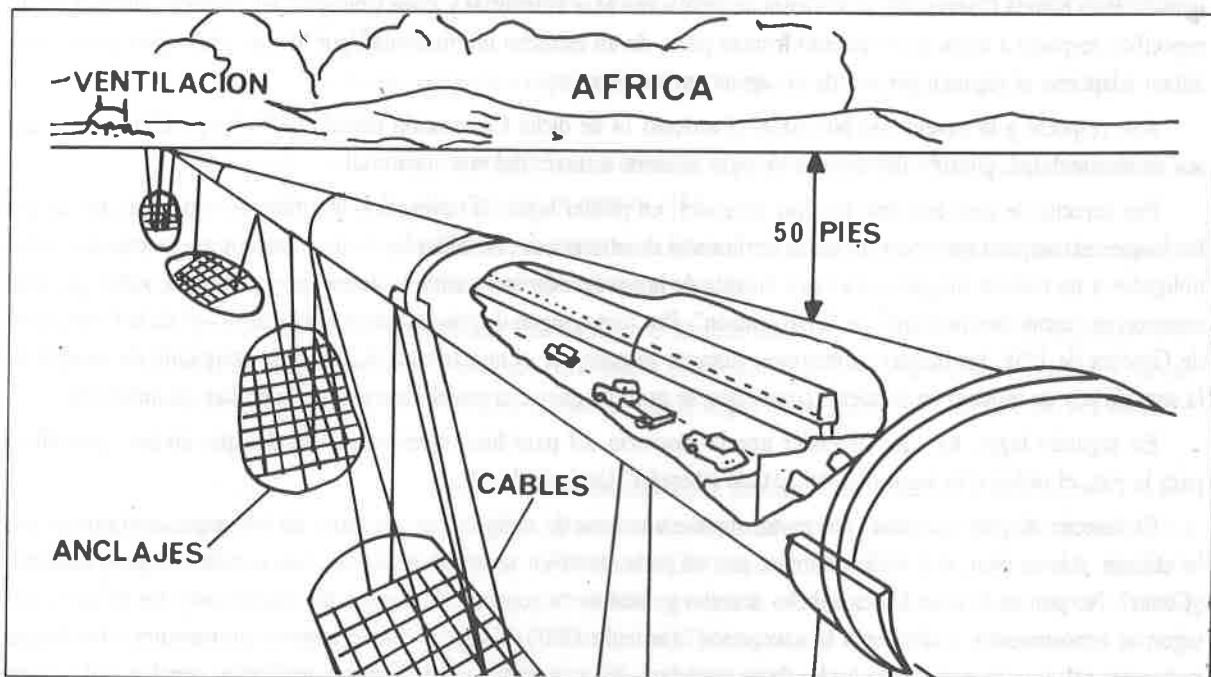
En la zona del Estrecho de Gibraltar el problema que se planteó a la hora de la delimitación es doble: por un lado si es posible adjudicar las aguas de un estrecho internacional a los mares territoriales de los ribereños y por otro lado qué hacer cuando la vía estrecharia, como en este caso, tiene una longitud inferior a la suma de las dos delimitaciones.

Respecto al problema de si es posible la adjudicación de aguas territoriales en un estrecho, la vigente Convención de Ginebra sobre Mar Territorial y Zona Contigua de 1958, no distingue entre las aguas de los estrechos y otras, por lo que hay que entender que las aguas estrecharias son susceptibles de delimitación en calidad de mar territorial.

Por su parte, la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar de 1982 (11), a pesar de distinguir el régimen de los Estrechos y el del Mar Territorial, no hace reserva alguna sobre la calificación y el régimen jurídico de las aguas de los Estrechos.

Respecto al problema de la posible superposición de las aguas territoriales de uno y otro Estado, hay que decir que, efectivamente, en este Estrecho se da. Su mayor anchura se produce entre el Cabo de Trafalgar y el Cabo de Espartel (en total 24,2 millas náuticas). En las demás zonas no llega a 24 millas, por lo que España y Marruecos han procedido a utilizar el método de la equidistancia o de línea media para superar este escollo (aunque aún no han procedido a delimitar sus aguas territoriales en esta zona, a nivel jurídico).

Este criterio de equidistancia ha quedado firmemente recogido en la nueva Convención sobre el derecho del Mar de 1982, en su artículo 15, a pesar de la oposición de Venezuela y Turquía durante las reuniones de la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.



PERSPECTIVA DEL TUBO SUMERGIDO (Gallego Herrera, 1929.)

En virtud de estos principios, ambos estados ribereños han establecido, en general, su mar territorial en 12 millas. El Dahir nº 1-73-211, de 2 de marzo de 1973, en su artículo 2, ha establecido que:

“Salvo convenio especial, la anchura del mar territorial no se extenderá más allá de una línea media, cada uno de cuyos puntos sea equidistante de los puntos más próximos de las líneas de base de las costas marroquíes y de las costas de los países extranjeros que estén frente a las costas marroquíes o le sean limítrofes.” (12)

Por su parte, España, mediante la Ley 10/1977, de 4 de enero ha establecido lo siguiente:

“Salvo mutuo acuerdo en contrario, el mar territorial no se extenderá, en relación con los países vecinos y con aquellos cuyas costas se encuentren frente a las españolas, más allá de una línea media determinada, de forma que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de dichos países” (13).

Por ello, casi todas las aguas del Estrecho de Gibraltar forman parte del mar territorial de uno u otro Estado, cuestión importantísima a tener en cuenta en un futuro enlace fijo entre ambos.

2.- Régimen jurídico de la navegación internacional a través del Estrecho de Gibraltar.

La navegación marítima es otro elemento esencial para estudiar las posibles consecuencias de la construcción de un enlace fijo porque hay obligaciones convencionales de garantizar el tránsito de los buques a través de estos estrechos. Por ello se hace imprescindible analizar someramente su régimen jurídico.

Partiré del principio de que la regulación jurídica de la navegación a través del Estrecho de Gibraltar sigue el criterio general de todos los estrechos internacionales (14).

Ya hemos visto que las aguas del Estrecho de Gibraltar son aguas territoriales de España y de Marruecos a partes iguales. Pues bien la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, no establece ninguna norma específica respecto a estas aguas cuando forman parte de un estrecho internacional, por lo que estas aguas estrecharías deben adaptarse al régimen general de las aguas territoriales.

Así, respecto a la navegación por éstas, el artículo 14 de dicha Convención indica que los buques, cualquiera que sea su nacionalidad, gozarán del *derecho de paso inocente* a través del mar territorial.

Por derecho de paso inocente hay que entender, en primer lugar, la navegación marítima en superficie, por lo que los buques extranjeros que recorran aguas territoriales de otro estado, incluidas las de los estrechos internacionales, están obligados a no realizar ninguna otra tarea distinta de la navegación incluyendo la detención y el fondeo, salvo que éstas constituyan “incidentes normales de la navegación”. Por tanto, según dispone también el artículo 14-6º de la Convención de Ginebra de 1958, los buques submarinos, durante su paso por el mar territorial, tienen la obligación de navegar en la superficie y de mostrar su bandera, con lo que se prohíbe que se cruce el Estrecho de Gibraltar en inmersión.

En segundo lugar, hay que entender que la *inocencia* del paso hace referencia a aquella que no sea “perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño” (artículo 14-4º).

El derecho de paso inocente, por tanto, supone una serie de obligaciones por parte de los buques extranjeros que lo utilizan. Ahora bien, el Estado ribereño, por su parte, también se obliga a facilitar este derecho de paso inocente. ¿Cómo?. No poniendo dificultades a dicho derecho y dándole “a conocer, de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación” (artículo 15-1º). Tampoco puede imponer gravámenes a los buques mercantes extranjeros por el sólo hecho de su paso (art. 18) y se abstendrá de ejercer jurisdicción penal o civil durante

el paso del buque extranjero por el estrecho (arts. 19 y 20).

Por su parte, el Estado ribereño podrá promulgar leyes y reglamentos relativos al transporte y a la navegación, indicando incluso rutas y dispositivos de separación del tráfico marítimo (art. 17). Por supuesto el Estado tendrá también la facultad de sancionar a quienes no cumplan la ordenación del paso inocente por su mar territorial.

Ahora bien, esta normativa convencional es de 1958. Mucho ha llovido desde entonces. Por un lado, la política internacional y por otro los avances tecnológicos lo que ha hecho que se produzcan grandes cambios en este régimen jurídico.

Así, de un lado, las dos superpotencias (con sus dos grandes bloques militares), han producido un enorme despliegue estratégico marítimo que ha hecho que tengan un profundo interés por la libertad de navegación a través de los grandes estrechos internacionales.

Por otro lado, la técnica hace ya que los submarinos en inmersión puedan cruzar los estrechos a velocidades inimaginables y con la adecuada tecnología como para no ser detectados de inmediato y menos, identificados.

Estas preocupaciones estuvieron presentes a lo largo de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y produjo enormes discusiones y gravísimos problemas diplomáticos entre otros a España.

En los trabajos preparatorios de dicha Conferencia, los Estados Unidos de América, en 1971, presentan un proyecto en el que proponen que en los estrechos internacionales compuestos por aguas territoriales, los buques extranjeros deben gozar de "la misma libertad de navegación y sobrevuelo que en alta mar" (15).

El Delegado estadounidense entonces, Sr. Stevenson, insistió en el siguiente sentido:

"Los Estados Unidos y otros han dejado bien claro que sus intereses vitales requieren que un acuerdo sobre un mar territorial de 12 millas vaya emparejado con otro acuerdo de libre tránsito en los estrechos utilizados para la navegación internacional, y éstos constituyen elementos básicos de nuestra política que no sacrificaremos" (16).

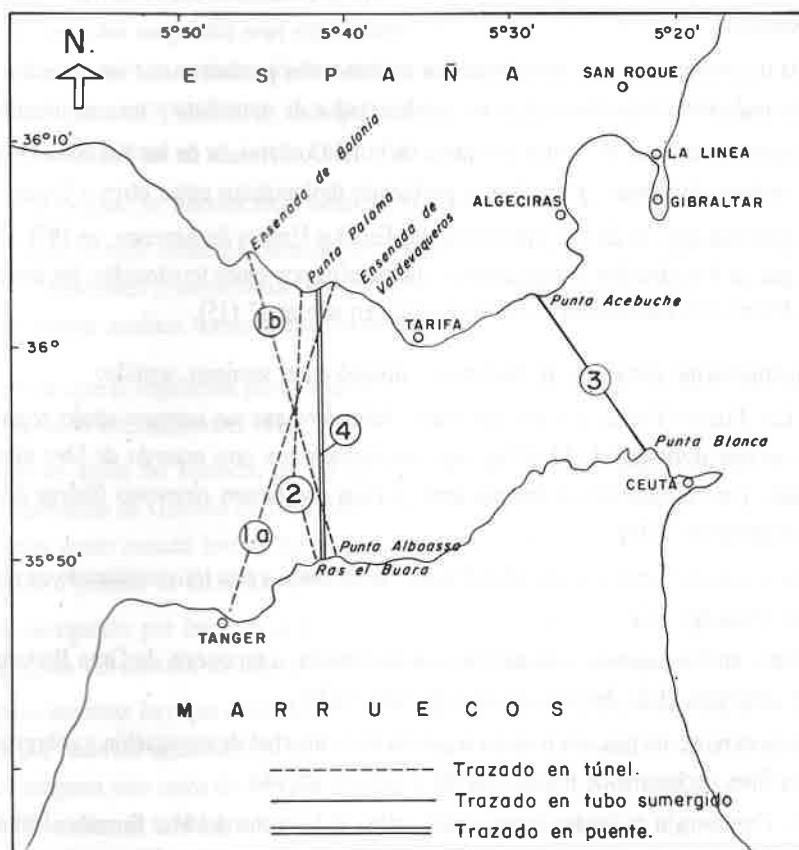
Un grupo de Estados, entre ellos España, se enfrentó a esta tesis insistiendo en el régimen del derecho de paso inocente (17).

Entre ambas posiciones, se ofreció una intermedia, a propuesta de Gran Bretaña, que introducía un nuevo concepto, el de *derecho de paso en tránsito* (18).

Este derecho de paso en tránsito consistía en la libertad de navegación y sobrevuelo por los estrechos con los fines exclusivos de tránsito rápido e ininterrumpido.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay (Jamaica), se hizo eco de la nueva problemática de los estrechos internacionales, ya que en su propia estructuración distinguió el mar territorial según fuese aguas estrechadas o no, y a los estrechos los diferenció en categorías (19).

Según el artículo 37 el derecho de paso en tránsito se aplicará a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de alta mar o de zona económica exclusiva y otra parte de alta mar o de zona económica exclusiva. Este es el caso del Estrecho de Gibraltar. Así, cuando esté vigente la Convención de 1982, España y Marruecos tendrán que aplicar el régimen de paso en tránsito a través del Estrecho de Gibraltar. Los buques extranjeros, por su parte, estarán obligados a abstenerse del uso o amenaza del uso de la fuerza y cumplirá los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales sobre



seguridad en el mar y prevención, reducción y control de la contaminación (art. 39). Por supuesto tampoco podrán ejercitar actividad alguna diferente de la del tránsito, como pesca, embarco, desembarco, investigaciones científicas, levantamientos hidrográficos, etc.

Asímismo el estado ribereño se obliga a no obstaculizar, menoscabar o suspender el paso en tránsito y a comunicar cualquier peligro que amenace la navegación.

Marruecos sancionó esta Convención en la fecha de su firma en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, donde fue aprobada por el voto de 110 delegaciones, 4 en contra y 16 abstenciones. España se abstuvo en la votación final, precisamente por desacuerdo con el contenido del régimen de los estrechos internacionales porque, en su opinión, el derecho de paso en tránsito perjudica sus intereses y debilita su seguridad (20).

Finalmente, España firmó el 5 de diciembre de 1984, pero con nueve declaraciones interpretativas, relativas casi todas al régimen de paso en tránsito. Aún no la ha ratificado, como se ha dicho antes, por lo que el derecho en vigor, en la actualidad, es de derecho de paso inocente.

III.- Régimen jurídico de los distintos proyectos.

Las consecuencias de la posible construcción de una obra fija de enlace permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar son muy variadas. Por ello se requieren estudios muy diversos. Que duda cabe que todos ellos son igualmente importantes. Si no hay voluntad política no podrían realizarse, pero si no hubiera estudios técnicos tampoco podría realizarse. Igualmente si la vertiente estudiada fuese la económica. Pero tampoco sería posible el proyecto si no contara con un estudio jurídico que lo enmarcara tanto en el Derecho Internacional actual como en los derechos internos de los países afectados, es decir, España y Marruecos.

En las siguientes líneas me propongo estudiar, muy escuetamente, las facilidades y dificultades que ofrece el actual Derecho Internacional (y el régimen futuro de Derecho del Mar), a los distintos proyectos.

Los estudios técnicos, oceanográficos, sísmicos y meteorológicos, han dado como resultado la posibilidad de un túnel excavado en el subsuelo terrestre o un tubo yacente en el lecho marino, un puente colgante con apoyos fijos o flotantes y, por último, un dique de escollera o presa.

¿Son posibles desde el punto de vista jurídico?. En su análisis nos detendremos.

1.- Túneles.

Los proyectos de túneles contemplan varias posibilidades. Por un lado, un túnel subterráneo excavado en el subsuelo del mar. Este bien podría ser para una línea ferroviaria sola o para una línea ferroviaria y una línea de tráfico rodado. Este último plantearía el problema de los respiraderos.

Por otro lado se ha proyectado también un túnel tubular, es decir, en forma de tubo apoyado en el lecho marino.

Respecto al túnel subterráneo, desde el punto de vista técnico no genera hoy día problemas. Recuérdese que sólo tendrían que ser excavados aproximadamente los 28 kms. que separan el Cabo Malabata con Punta Paloma. En la actualidad existen otros túneles interinsulares mucho mayores (21).

Esta solución del túnel subterráneo, sin torres de ventilación, en principio, no se ve afectada por el Derecho Internacional ya que su trazado discurre por la plataforma continental española y marroquí y no interfiere el tránsito marítimo ni atenta contra el ecosistema.

Ahora bien, hay que tener en cuenta la realización de la obra. En este sentido el *Prof. Azcárraga* dice que:

“Durante la realización de la excavación del túnel, si se hiciese tan sólo desde las dos orillas, esto es en jurisdicción española y marroquí y se fuese avanzando en ambas direcciones, norte a sur y viceversa, no existiría problema alguno desde el punto de vista del Derecho Internacional, pero como esa realización de las obras no parece que pueda tener tal desarrollo, pues las inevitables obras auxiliares de ventilación y desescombros, aportación o retirada de herramientas, tendrían que hacerse verticalmente, en algún supuesto, desde las aguas superpuestas, habría que seguir respetando la seguridad del tránsito marítimo, la de las costas, así como deberá acometerse entonces la responsabilidad de los riesgos y reparaciones que se deriven” (22).

Desde luego tal como indica el *Prof. Azcárraga*, si fuese necesario durante las obras de excavación el establecimiento de instalaciones fijas o la construcción de algunas estructuras para posibilitar la perforación del túnel habría que señalarla y advertir de ella para la seguridad de la navegación, pero no estarían prohibidas por el Derecho Internacional vigente (Convención de Ginebra de 1958), ni por el futuro (Convención de Montego Bay de 1982). Como dice el *Prof. González Campos*, *“El Derecho Internacional permite, en efecto, una acomodación razonable de intereses, en este caso entre los propios de los Estados ribereños de construir una estructura que ha de beneficiar las comunicaciones entre dos países y dos continentes, y los intereses de los usuarios del Estrecho, en orden a la navegación marítima”* (23).

Respecto al túnel subterráneo con torres de ventilación para el caso de que se decidiera el transporte por carretera, según los datos técnicos, para que se permita suficientemente la ventilación y la refrigeración del túnel, habría que situar las torres a 4000 metros de distancia.

Referente al régimen jurídico que se debe seguir respecto a estas torres de ventilación, teniendo en cuenta de que se trataría de instalaciones fijas, lo veremos más adelante al estudiar las del puente intercontinental.

Si la solución óptima fuese el túnel tubular o el tubo sumergido (24), el Derecho Internacional actual tampoco tendría nada que objetar pues la Convención de Ginebra de 1958, autoriza el libre tránsito sin obstáculos, pero obliga a los submarinos a navegar emergidos y con la bandera del pabellón desplegada por lo que es perfectamente lícita su construcción.

Ahora bien, el problema se planteará en el régimen jurídico futuro, es decir, en el contemplado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Efectivamente, como ya he dicho antes, esta Convención autoriza la navegación en inmersión a través de los estrechos internacionales y, por tanto, habría que garantizar ese derecho de paso en tránsito con las consiguientes señalizaciones y advertencias para la navegación sumergida (25).

2.- Puentes.

Técnicamente es factible una solución de enlace fijo mediante un puente con apoyos en el lecho del mar o con apoyos flotantes. Una y otra solución tienen problemas diversos que no se verán aquí porque corresponden a un estudio de viabilidad científica y no jurídica.

El aspecto legal, por su parte, plantea algunos interrogantes.

La evolución del Derecho del Mar ha recogido nuevas situaciones derivadas de los nuevos usos del medio marino. Así, para la explotación de los recursos minerales (en especial los hidrocarburos) se han venido construyendo estructuras fijas denominadas islas artificiales o plataformas petrolíferas, cuya práctica ha generado una regulación jurídica de las mismas (26).

Por lo que respecta al proyecto del puente, en primer lugar hay que decir que estamos, como hemos visto, en aguas territoriales de los ribereños y en la plataforma continental española y marroquí.

La Convención de Ginebra de 1.958, sobre Plataforma Continental, en su artículo 5-2º, autoriza a los Estados ribereños a construir, mantener y hacer funcionar en la plataforma continental las instalaciones necesarias para explorarla y explotarla siempre que no supongan un *entorpecimiento injustificado* de la navegación.

Por tanto, según el actual régimen jurídico, es posible hacer instalaciones fijas sobre la plataforma continental con el límite dispuesto en el artículo 5-6º de la citada Convención que textualmente dice:

"Las instalaciones o dispositivos y las zonas de seguridad circundantes no se establecerán en lugares donde puedan entorpecer la utilización de rutas marítimas ordinarias que sean indispensables para la navegación internacional"

La misma filosofía jurídica ha sido incorporada a la Convención de Montego Bay, en cuyo artículo 261 se dispone que:

"El emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipo de investigación científica no constituirán un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas".

Desde luego, podría aducirse que el actual régimen jurídico (procedente de la Convención de 1.958) no habla más que de estructuras para la exploración y explotación de la plataforma continental y no estructuras para otros usos (como podría ser el de una comunicación fija) pero, en este caso, los juristas debemos recurrir a la técnica de la analogía.

Respecto al régimen jurídico futuro (establecido en la Convención de 1.932), no se distinguen los usos de las estructuras marinas por lo que cabe deducir que las realizadas para este tipo de comunicación fija son perfectamente legales si se mantiene el régimen de libre tránsito de la navegación marítima sin perjuicio para los buques (27).

Por tanto, España y Marruecos, desde el punto de vista jurídico, podrían acometer la empresa de una comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar mediante un puente intercontinental siempre y cuando se mantenga el derecho de paso inocente, ahora, y el derecho de paso en tránsito, en el futuro.

La resolución A 284(VIII) de la Organización Marítima Internacional estableció un dispositivo ideal de separación del tráfico a través del Estrecho de Gibraltar en una zona central con dos vías laterales de comunicación de entrada y salida al Mediterráneo y dos zonas más delimitadas próximas al litoral de ambas orillas reservadas a la navegación costera.

Ahora bien, esta resolución tiene carácter de recomendación y, por tanto, no tiene carácter obligatorio por lo que los estados ribereños deben adecuar esta recomendación a su ordenamiento jurídico interno. De momento, ni España ni Marruecos lo han hecho pero es previsible que, de adoptarse este proyecto que tratamos, lo hagan para dar cumplimiento a las normas sobre señalizaciones que faciliten la circulación marítima a través del Estrecho de Gibraltar (28).

A pesar de lo expuesto hasta ahora, hay que decir que, según el artículo 17 de la Convención de Ginebra sobre Mar territorial y Zona Contigua, los buques extranjeros que utilicen el derecho de paso inocente tienen la obligación de someterse a las leyes y reglamentos promulgados por los Estados ribereños. *A sensu contrario* son los Estados que tienen el derecho de regular la navegación marítima y aérea, teniendo en cuenta las normas previstas en el Derecho Internacional para las mismas.

El futuro régimen jurídico marítimo acepta que los ribereños designen las rutas marítimas y establezcan las separaciones del tráfico y en el caso de que el estrecho (como el de Gibraltar) atraviere aguas de varios Estados, éstos deben cooperar entre sí para designar las rutas y establecer las separaciones.

Dado el volumen de tráfico marítimo y las obligaciones contractuales y convencionales de España y Marruecos, si se decidieran por el proyecto del puente intercontinental tendrían que introducir un buen sistema de instalaciones de seguridad y un buen dispositivo de separación de tráfico para que los pilares de sostén del puente (ya sea colgante, flotante u hormigonado), sean tenidos en cuenta por los buques que utilicen el Estrecho de Gibraltar.

3.- Diques.-

Esta solución es, como dice el Prof. Azcarraga, "una novedad y una audacia ingenieril" (29).

Supone el cerramiento del Mar Mediterráneo teniendo que habilitar además, al menos, dos puentes colgantes para establecer dos pasos que posibilitaran la navegación marítima.

Ésto posiblemente supondría un enorme entorpecimiento a la navegación, amén de otros problemas como la contaminación marina, el aumento de la salinidad, etc. El Prof. Azcarraga lo señala de la siguiente manera:

"Esta posible solución exige unos movimientos de tierra de tal envergadura (aproximadamente 1.500 millones de metros cúbicos) que hace que sea la solución más cara de entre las posibles alternativas que hemos contemplado. Por otro lado, comporta graves riesgos de perturbaciones ecológicas en todo el área del Mediterráneo, ya que la salinidad de este mar en particular aumentaría en proporciones inadmisibles, y plantearía, asimismo, problemas jurídicos graves, difícilmente salvables" (30).

Por todo ello, no parece la solución óptima, desde ningún punto de vista y, *a priori*, parece descartable por lo que no profundizaré más en ella.

CONCLUSIONES.-

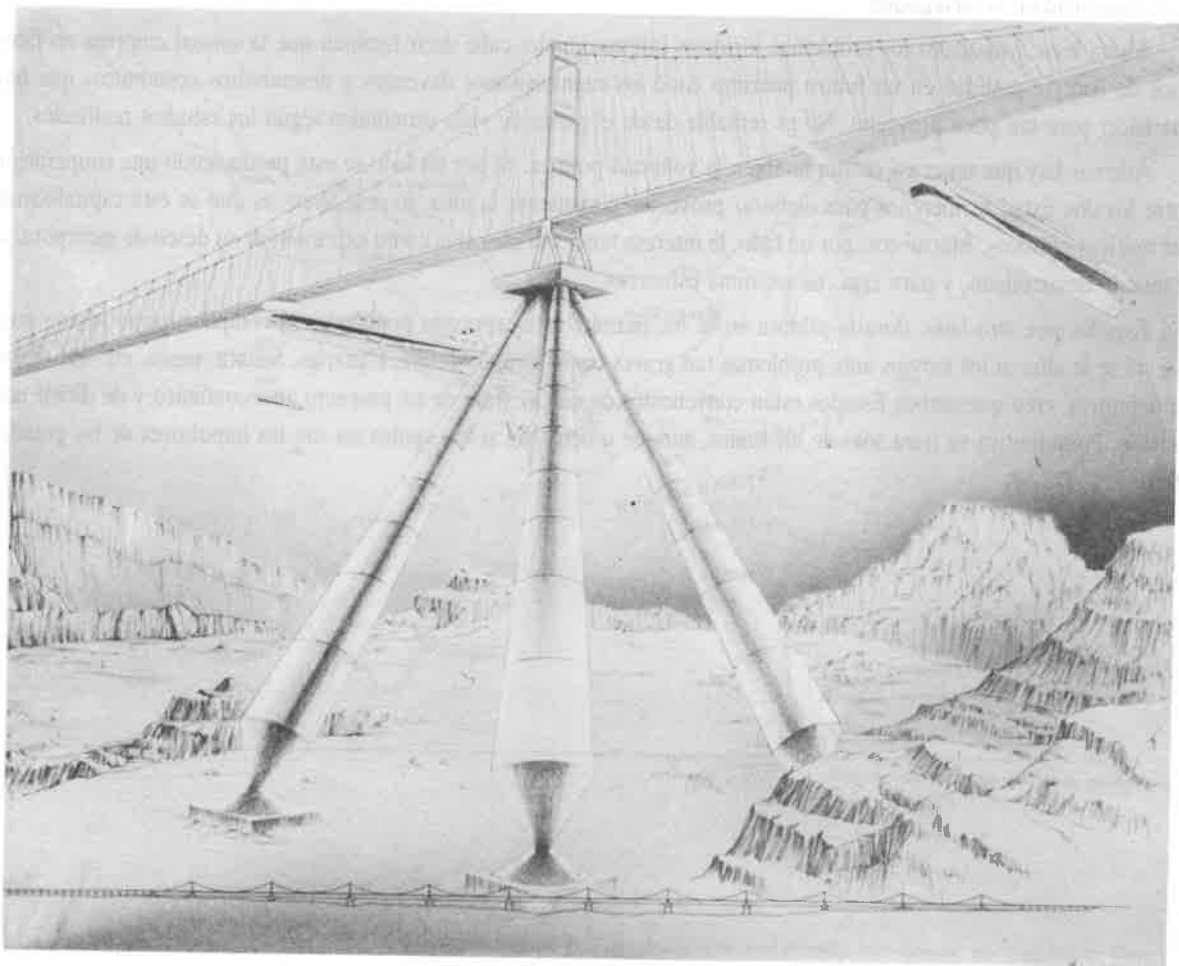
El Estrecho de Gibraltar, única vía de acceso al Mar Mediterráneo, es un Estrecho Internacional sometido al régimen jurídico de la Convención de Ginebra de 1.958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Según esta Convención (que no distingue entre aguas territoriales y aguas estrecharias) sus aguas son aguas territoriales de España y Marruecos, ya que ambos Estados determinaron en su día las líneas de bases que debían encerrar las aguas interiores y a partir de las cuales se deberá medir el mar territorial. Teniendo en cuenta que el mar territorial, aunque no esté jurídicamente delimitado, puede tener una anchura de hasta 12 millas, se observa que las aguas del Estrecho están contenidas en esas 24 millas (12 desde cada costa) y en sus partes más estrechas menos, acudiéndose al método de la equidistancia.

La calificación de aguas territoriales hace que la navegación por el Estrecho de Gibraltar se someta al régimen general de estas aguas, es decir, ofreciendo el *derecho de paso inocente* para todos los buques extranjeros, debiendo los submarinos atravesarlas emergidos y con la bandera del pabellón izada.

Respecto al régimen jurídico futuro, una vez que esté en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982, las aguas territoriales del Estrecho de Gibraltar no modificarán su *status* pero sí la navegación pues en ella se determina que en los estrechos internacionales con aguas territoriales, se ofrecerá el *derecho de paso en tránsito*, con el que los submarinos podrán atravesar el estrecho sumergido y todos los buques extranjeros lo podrán hacer sin las restricciones del actual derecho de paso inocente.

Tanto en uno como en otro régimen, los Estados ribereños deben respetar este derecho y cuidar mediante señalizaciones adecuadas y ordenación del tráfico, la navegación marítima.

Desde el punto de vista jurídico-internacional, el proyecto de enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar más viable es el túnel subterráneo, ya que éste iría excavado en la plataforma continental de ambos países en la que ejercen



plena soberanía. En caso de que dicho túnel requiriera respiraderos para el tráfico rodado, éstos deberían señalizarse adecuadamente y separarse lo suficiente para no entorpecer la navegación.

Si por el contrario la elección fuera el túnel sumergido, en el actual régimen jurídico podría hacerse sin menoscabo de la navegación, ya que no es posible la navegación sumergida a través de las aguas territoriales. Con el régimen futuro, al instaurarse el derecho de paso en tránsito sí tendría que señalizarse dicho tubo para facilitar la navegación en inmersión.

La solución de un puente intercontinental, ya sea con pilares fijos, anclados o flotantes, no presenta ni en el actual régimen ni en el futuro problemas insalvables. Siempre hay que dejar a salvo la navegación. El puente flotante seguramente sería el menos indicado ya que debido a los vientos y a las corrientes de esta zona podría entorpecer la navegación.

Marruecos y España tendrían que hacer rutas marítimas, tendrían que establecer zonas de seguridad e instalar dispositivos que permitan la navegación internacional, todo ello con las normas internacionales al respecto.

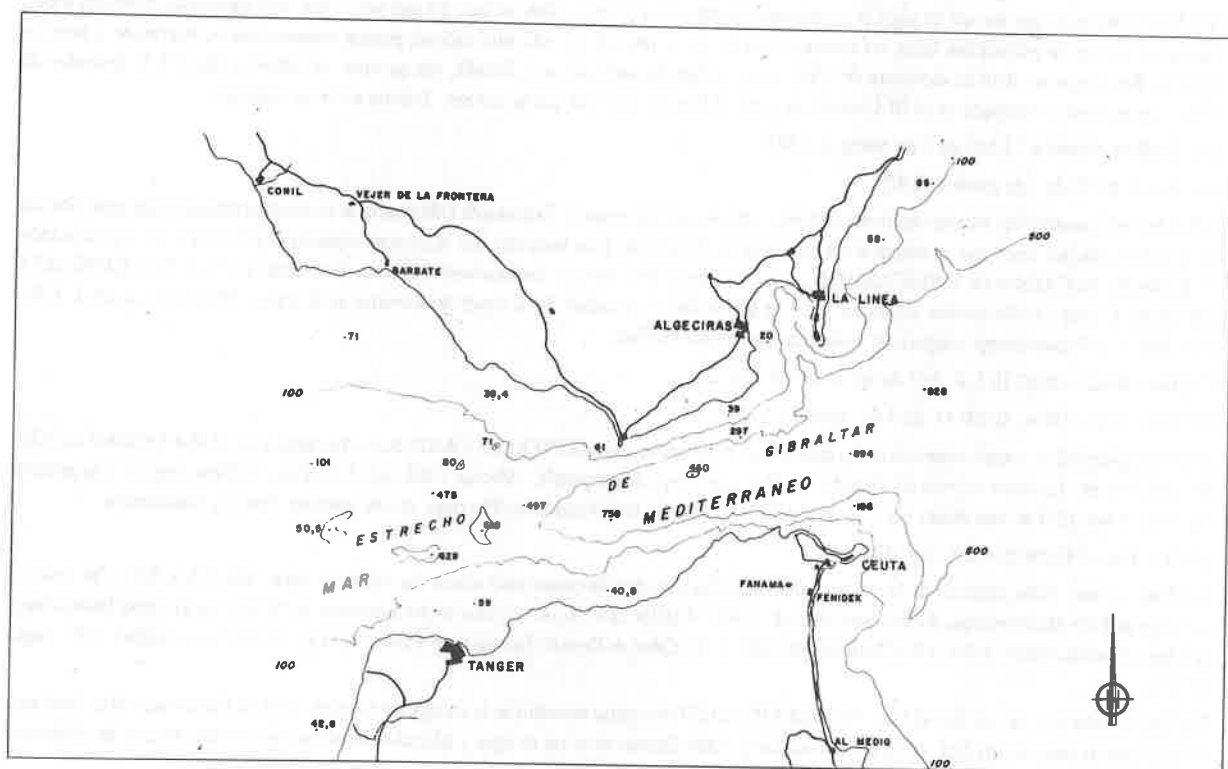
El proyecto de dique, hoy día, es casi imposible por su costo económico y ecológico, pero además plantearía serios problemas jurídicos. No obstante, podría realizarse siempre y cuando se salvaguardase el derecho de paso sin menoscabo

de la seguridad en la navegación.

Ahora bien, estudiados los problemas jurídicos internacionales cabe decir también que la colosal empresa no tiene visos de hacerse realidad en un futuro próximo dado los cuantiosísimos devengos y desembolsos económicos que hay que hacer para tan poco provecho. No es rentable desde el punto de vista económico según los estudios realizados.

Además hay que tener en cuenta también la voluntad política. Si por un lado se está produciendo una cooperación entre los dos Estados ribereños para elaborar proyectos y mantener la idea, lo real, creo, es que se está capitalizando por motivos políticos. Marruecos, por un lado, le interesa tener esa idea viva como expresión de su deseo de incorporarse al mundo desarrollado, y para ésto, no escatima esfuerzos.

España, por otro lado, dora la píldora (si se me permite esta expresión popular) a su complicadísimo vecino para que no se le alteren los nervios ante problemas tan graves como Ceuta, Melilla, Canarias, Sáhara, pesca, etc. etc. Pero, en definitiva, creo que ambos Estados están convencidos de que se trata de un proyecto antieconómico y de difícil realización, en definitiva se trata sólo de un sueño, aunque quien sabe si los sueños no son los impulsores de las grandes obras.



Rasgos morfológicos del fondo del Estrecho

Notas

- (1) AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *El túnel submarino del Estrecho de Gibraltar y el Derecho Internacional*, en "Estudios de Derecho Internacional en homenaje a Camilo Barcia Trelles", Santiago de Compostela, 1.958, pags. 251-256.
- (2) Ver también AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *Aspectos jurídicos-internacionales del enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar*, en "Cursos de Derecho Internacional de Vitoria- Gastéiz", Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco, 1.986.
- (3) CARRETERO FERNANDEZ, A.: *Consideraciones preliminares acerca del régimen jurídico de los contratos de construcción y explotación de las obras de enlace fijo*, mimeo, Madrid, 1984.
- (4) GONZALEZ CAMPOS, J.: *Cuestiones de Derecho Internacional Público que suscita la construcción de una comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar*, SECEG, Madrid, 1.981.
- (5) JUSTE RUIZ, J.: *Proyecto de construcción de un enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar: cuestiones relativas a la responsabilidad jurídica*, mimeo, Valencia, 1.984.
- (6) PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *Aspectos jurídico-internacionales de la construcción de una comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar*, mimeo, Madrid, 1.982.
- (7) PAZ AGÜERAS, J.M.: *Responsabilidad de los Estados parte durante la fase de trabajo y la fase de explotación del enlace europeo-africano, por el Estrecho de Gibraltar (su responsabilidad en derecho administrativo, interno e internacional)*, mimeo, Madrid, 1.984.
- (8) YTURRIAGA Y BARBERAN, J.A.: de: *Estatuto jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija*, en Anuario Hispano-luso-americano de Derecho Internacional, Madrid, 1.981, vol.6, pags. 185 y ss.
- (9) Nota informativa de la SECEGSA, de 19 de diciembre de 1.984, p. 1
- (10) B.O.E. de 30 de septiembre de 1.977.

- (11) Esta Convención aún no está en vigor pero presumiblemente será el nuevo orden jurídico del mar por lo que haré numerosas menciones a ella, además de que, en la práctica casi todas sus normas son, a su vez, normas de Derecho internacional general consuetudinario. Marruecos la firmó en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1.982, pero sin haberla ratificado aún. España, por su parte, se adhirió a ella el 5 de diciembre de 1.984, aún habiendo participado en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar que la elaboró. Todavía no la ha ratificado.
- (12) *Bulletin Officiel* n.º 3.149, de 7 de marzo de 1.973.
- (13) B.O.E. n.º 7, de 8 de enero de 1.977.
- (14) Sobre esta cuestión hay todavía una fuerte polémica entre los que creen que el Estrecho de Gibraltar tiene un régimen autónomo especial (libertad de tránsito) y los que creen que se adapta al régimen general (derecho de paso inocente). En la doctrina española la polémica se ha suscitado entre los Profesores AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.(+) (ver su obra *Derecho Internacional Marítimo*, Barcelona, 1.970, p. 93) y GONZALEZ CAMPOS, J.: (ver *Estudio jurídico preliminar sobre la factibilidad de un enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar*, SECEGSA, Madrid, 1.981, pags. 38 y ss.). Personalmente comparto el análisis de este último Profesor.
- (15) Doc. A/AC. 138/SC II/ L.4, de 3 de agosto de 1.971, p. 224.
- (16) Doc. A/AC. 138/SC II/ SR.43, de 3 de agosto de 1.971.
- (17) Si se quiere ver un estudio completo de las propuestas de cada país, véase GONZALEZ CAMPOS, J.: *Navegación por el Mar Territorial incluidos los Estrechos*, en "La actual revisión del Derecho del Mar: una perspectiva española", Madrid, 1.974, vol. I(1). Véase también, respecto a la posición española, el vol. II(1) de esta misma obra, a cargo del Embajador D. José Antonio de Yturriaga, donde aparecen Textos y Documentos.
- (18) Ver Doc. A/CONF.62/C.2/L.3, p. 212.
- (19) Para ver un estudio detallado de la nueva regulación de los estrechos internacionales véanse las siguientes obras: TRUVER, S.C.: *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, Alphen aan des Rijn, 1.980; MARIN LOPEZ, A.: *El paso de los Estrechos*, en "Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gastéiz, Bilbao, 1.984, y PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *Curso de Derecho Internacional Público*, 2.ª ed., Tecnos, S.A., Madrid, 1.987, pags. 327 y ss.
- (20) En parecidas palabras justifica el Prof. PASTOR RIDRUEJO, por cierto miembro de la Delegación española en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su trabajo mecanografiado *Estatuto de la vía de agua y adaptabilidad de las tres variantes técnicas de edificación de la obra*, Seminario de Tánger, octubre de 1.984, pags. 3 y 4.
- (21) Piénsese en el Túnel de Seikán, de 54 Kms., que une las islas japonesas de Houshu y Hokkaido a través del Estrecho de Tsugaru.
- (22) AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *Aspectos jurídicos-internacionales del enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar*, en Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gastéiz, 1.985, pps. 345-346.
- (23) GONZALEZ CAMPOS, J.: *Estudio jurídico preliminar...* (op. cit.), pag. 77.
- (24) Improbable por la caracterología de la zona: fuertes corrientes, accidentalidad de los fondos marinos, profundidades, etc.
- (25) Este problema fue abordado por el Prof. SANCHEZ RODRIGUEZ, L.I.: *El proyecto de enlace fijo y el estatuto jurídico del Estrecho de Gibraltar*, mimeo, septiembre de 1.984, p. 19.
- (26) A este respecto véanse TREVES, T.: *La notion d'utilisation des espaces marins à des fins pacifiques dans le nouveau droit de la mer*, en *Annuaire Francaise de droit International*, 1.980, pps. 687-699 y PAPADAKIS, N.: *Legal aspects of artificial islands*, The David Davies Memorial Institute of International Studies, Londres, 1.974.
- (27) Durante la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Delegación de Polonia propuso la prohibición de colocar estructuras en los estrechos internacionales (Doc. A/AC.138/SC.II/L.49, de 1.973). Sin embargo, su propuesta no fue recogida por la Convención de 1.982.
- (28) Si quiere estudiarse a fondo los dispositivos de seguridad y de separación del tráfico, véase IMCO: *Ships' Routing and Traffic Separation Schemes*, Londres.
- (29) AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *Aspectos jurídico...* (op. cit.), p. 356.
- (30) *Ibidem*, p.356.