

Ana Gemma López Martín

Catedrática de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad Complutense de Madrid

Correo: anagama@ucm.es

Radiografía de las fronteras marítimas en África

Radiography of the maritime borders in Africa

Resumen

Uno de los aspectos que más afecta a la seguridad marítima es, sin duda, el adecuado establecimiento de las fronteras entre Estados limítrofes, en la medida en que, una vez determinadas, cada uno tiene clara la extensión de su respectiva jurisdicción. Con ello, se facilita la navegación para terceros Estados, pues se elimina la tensión que se genera cuando dos o más Estados reclaman el mismo espacio marítimo; al tiempo, que se tiene la certeza de cuál es la normativa que debe respetarse según las aguas que se estén atravesando en cada momento. La entrada en escena de la Convención de Derecho del Mar de 1982, con nuevos espacios y extensiones ha complicado la situación; lo cual tiene una especial incidencia en África, continente con el mayor número de Estados con litoral. El objetivo del presente estudio es exponer cuáles son las fronteras marítimas africanas fijadas de forma definitiva –por acuerdo o por sentencia internacional–; con la finalidad de tener un conocimiento cierto y actualizado, tanto de las zonas que gozan de estabilidad en la materia, como, por exclusión, de cuáles son las que están aún pendientes. Al mismo tiempo, conocer las fronteras marítimas ya establecidas y los criterios que se han aplicado para fijarlas, puede constituir un

importante referente y ayuda para el resto de Estados africanos que aún tienen pendientes sus delimitaciones.

Palabras clave

Fronteras marítimas, África, seguridad.

Abstract

One of the aspects that most affects maritime security is, undoubtedly, the proper establishment of borders between border States, to the extent that once determined, each one has clear the extent of their respective jurisdiction. This facilitates navigation for third States to eliminate the tension that is generated when two or more States claim the same maritime space. At the same time, they have the certainty of what is the norm that must be respected according to the waters that are going through at every moment. The entry into the scene of the 1982 Sea Law Convention, with new spaces and extensions has generated some complication on this issue. This has a special impact on Africa, the continent with the largest number of coastal States. The objective of this study is to explain which African maritime boundaries are definitively fixed - by agreement or by international judgment-, in order to have a certain and up-to-date knowledge of the areas that enjoy stability in the matter and, by exclusion, which are still outstanding. At the same time, to know the maritime borders already established and the criteria that have been applied to fix them, can constitute an important reference and help for the rest of African states that still have their delimitations pending.

Keywords

Maritime Borders. Africa. Maritime Security. Settlement of Disputes. Law of the Sea.

Citar este artículo:

LÓPEZ MARTÍN, A. G. «Radiografía de las fronteras marítimas en África». *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos* número 14.2019, pp. 139-164.

Introducción

A nadie se le escapa que la adopción de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar el 10 de diciembre de 1982 ha supuesto una convulsión en las, hasta la fecha, más o menos pacíficas aguas entre Estados vecinos. La extensión a 12 millas náuticas del mar territorial, por un lado, y, sobre todo, la aparición de un nuevo espacio marítimo de soberanía económica, como es la zona económica exclusiva –cuyo límite se concreta en 200 millas–, unido a la posibilidad de una plataforma continental extendida que supere dicha anchura, han hecho proliferar las reclamaciones estatales sobre estos espacios, en numerosas ocasiones de manera coincidente por tratarse de Estados colindantes. A ello cabe unir la aparición de un nuevo estatus marítimo, cual es el de Estado archipelágico, que modifica de manera significativa los límites a partir de los cuales tomar en consideración los espacios marinos correspondientes a estos Estados conformados exclusivamente por islas y/o archipiélagos –como es el caso de Cabo Verde, Santo Tomé y Príncipe, Comoras o Seychelles–; lo que, en consecuencia, obliga a la redefinición de las fronteras con sus Estados limítrofes¹.

Todo este nuevo panorama de espacios marítimos ha complicado la delineación del mapa de fronteras en el mar establecido a partir de la Convención de 1982, del que no ha sido ajeno, ni mucho menos, el continente africano. Todo lo contrario, no en vano África es el continente que cuenta con el mayor número de Estados con litoral: un total de 38. A los que hay que sumar los territorios no autónomos del Sáhara Occidental y los administrados por Reino Unido, además de los territorios franceses de ultramar.

Sin lugar a dudas, el establecimiento de un adecuado diseño de las fronteras marítimas resulta vital por múltiples motivos, entre los que cabe destacar la estabilidad y la seguridad marítima en la zona. A este respecto, nos encontramos con numerosos factores en presencia a valorar, resultando destacables, en el caso de África, las implicaciones económicas y estratégicas.

Desde el punto de vista económico, debemos tener presente sobre todo la existencia de yacimientos petrolíferos y gasíferos, así como mineros –como fosfato y diamantes en África austral, principalmente en Namibia–. Cabe destacar, además, la alta calidad del petróleo africano y su ventajosa situación desde el punto de vista geopolítico

¹ Hemos de hacer notar que el término «frontera» al que nos referimos, se entiende en Derecho internacional como «la línea que marca el límite exterior del territorio de un Estado, es decir, la línea que determina el ámbito espacial donde un Estado ejerce su soberanía con exclusión de otros en la actualidad esta categoría engloba espacios físicamente diferentes sobre los que también se proyecta la soberanía estatal, como son el espacio aéreo y los espacios marítimos. De ahí que actualmente deba hacerse referencia a diferentes tipos de fronteras: territoriales, aéreas, marítimas, fluviales y lacustres» (vid. LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. «Frontera». ROMÁN REYES (dir.). *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*, vol. II, 3.^a ed., Plaza & Valdés, Madrid y México, 2009, pp. 1326-1327).

en relación con Europa y EE. UU. Además, la localización de reservas petrolíferas y depósitos de recursos naturales puede conllevar serias complicaciones cuando los Estados adjudican unilateralmente bloques petroleros que afectan a la jurisdicción de un Estado limítrofe; pues, debe tenerse en cuenta que, si bien los bloques se definen con líneas estrictas, los pozos petrolíferos se solapan entre las distintas fronteras marítimas existentes en la zona, tal y como ocurre en el golfo de Guinea².

En este mismo ámbito, debemos resaltar la riqueza de recursos naturales existentes en las aguas africanas. La pesca es el principal motor económico de numerosos países, como Angola, Namibia o Egipto; no en vano, se calcula que la misma supone unos 10.000 millones de dólares anuales. La existencia de esta multiplicidad de fuentes de riqueza incrementa el interés de los Estados africanos por conseguir la soberanía económica sobre los espacios en presencia, lo que, en consecuencia, agudiza los conflictos. De ahí, la importancia que reviste definir correctamente las respectivas zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales de los Estados lindantes.

Igualmente importantes son las razones estratégicas. Como apunta Gutiérrez Castillo: «Hoy día la paz y la seguridad internacionales no se consideran solo en términos de confrontación y conflictos militares [...] existen nuevos problemas complejos que traspasan fronteras y a los que solo se puede hacer frente de forma efectiva mediante la definición de estas»³. La falta de fronteras definidas puede llegar a tener un efecto desestabilizador en la lucha contra la creciente piratería marítima, el crimen organizado, la inmigración irregular e, inclusive, contra el terrorismo. Un aspecto particularmente importante para Europa, en la medida en que todo este variado tipo de actividades delictivas que llegan al continente europeo suelen proceder de aguas africanas. Una lucha efectiva contra estas amenazas requiere de la cooperación interestatal, la cual se complica si los Estados ven amenazados sus intereses nacionales y su soberanía, y si no tienen clara la extensión de su soberanía y su jurisdicción.

Toda esta problemática subyacente en la definición de los nuevos espacios marítimos ha acrecentado la tensión entre las nada fáciles relaciones fronterizas estatales. Es por ello que, como hemos apuntado, si las fronteras no están debidamente fijadas generan numerosos conflictos entre los Estados que pueden llegar a adquirir dimensiones, no solo regionales, sino internacionales. Lo cual puede conllevar un efecto desastroso en los esfuerzos por mantener la seguridad marítima y el desarrollo de los países.

Ciertamente, nos encontramos que en las últimas dos décadas se ha producido un significativo incremento en la delimitación marítima en África; si bien, no podemos dejar de obviar que son aún numerosas las fronteras cuyo trazado está pendiente, lo

² Véase, a este respecto, SOARES DE OLIVEIRA, Ricardo. *Oil and Politics in the Gulf of Guinea*. London: Hurst Publishers 2007.

³ GUTIÉRREZ CASTILLO, Víctor Luis. *El Magreb y sus fronteras en el mar. Conflictos de delimitación y propuestas de solución*. Barcelona: Huygens editorial 2009, pp. 22-23.

que, en algunos casos, genera una gran inestabilidad en la región⁴. La Unión Africana había fijado finales de 2017 como fecha tope para que todos los Estados delimitaran sus fronteras; llegada esa fecha, tan solo lo estaba el 30 % de las mismas⁵. Es evidente que queda aún mucho camino por recorrer.

El objetivo, pues, que perseguimos con el presente estudio es el de proceder a exponer cuál es la situación actualmente existente por lo que se refiere a las fronteras marítimas que están fijadas ya de forma definitiva; bien sea sobre la base del acuerdo mutuo fruto de las negociaciones entre Estados vecinos, bien sea por decisión de un tribunal internacional. El análisis de esa significativa práctica delimitadora existente reviste una gran importancia para tener conocimiento, no solo de cuáles son las zonas que gozan de estabilidad en la materia, sino también, por exclusión, de cuáles son las que están aún pendientes. Al mismo tiempo, consideramos que conocer cuáles son los criterios que se han tomado en consideración para fijar esas fronteras puede resultar de utilidad para los Estados africanos que las tienen aún pendientes, como referente o apoyo de cara a un futuro acuerdo. Es por ello, que haremos igualmente una somera referencia a aquellos casos en que existe una mayor tensión derivada de esa indefinición.

A los efectos de proceder a esa «radiografía» que pretendemos realizar en relación con las fronteras marítimas en África, tomaremos como referencia el «geoesquema» realizado por Naciones Unidas para África –que utiliza en sus estudios sobre este continente–, el cual se basa exclusivamente en razones geográficas y no de otra índole⁶; lo que hace del mismo un criterio objetivo y, por tanto, exento de connotaciones que pudieran condicionar lo que pretende ser un análisis imparcial. En atención al mismo, son 5 las subregiones en que se divide la región macrogeográfica de África⁷.

4 Conscientes de la importancia de esta problemática y de sus consecuencias, los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana firmaron el 15 de octubre de 2016, en el seno de la Cumbre extraordinaria celebrada en Lomé, *La Carta Africana sobre la Seguridad Marítima y el Desarrollo*. Con ella, los signatarios se comprometen a adoptar medidas específicas, mensurables para fomentar el desarrollo en toda África de una «economía azul» sostenible, sustentada en una buena protección marítima y en un mecanismo oficial para hacer cumplir la legislación (OMI, *Informe anual 2016*, TC 67/3(a), 12 mayo 2017).

5 Esto se incardina en el marco del *African Union Border Programme* (AUBP), instaurado en la 8.ª sesión ordinaria de la Asamblea de jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana, celebrada en Addis Ababa en 2007, con la finalidad de establecer sus fronteras marítimas, incluyendo el límite exterior de la plataforma continental extendida (vid. OKONKWO, Theodore. «Maritime Boundaries Delimitation and Dispute Resolution in Africa». *Beijing Law Review*, vol. 8. 2017, p. 61).

6 En 1999, Naciones Unidas desarrolló un esquema de división geográfica en regiones macrogeográficas, subregiones y grupos económicos, con objetivos estadísticos, para publicar los avances en los Objetivos de Desarrollo del Milenio Mundiales. Siendo esta la finalidad primaria, lo cierto es que tal división se ha generalizado en otros muchos ámbitos dentro de la actuación de Naciones Unidas. Originariamente fue publicado como Serie M, n.º. 49 y ahora comúnmente conocida como la norma M49. Puede consultarse en <https://unstats.un.org/unsd/methodology/m49/>.

7 África es una de las 5 regiones macrogeográficas (continentes) definidas por Naciones Unidas y las 5 subregiones en que se divide forman parte de las 22 que hay en el mundo.

Con la finalidad de conseguir una visión del trazado fronterizo global debidamente sistematizada, realizaremos un recorrido sucesivo partiendo desde la zona oeste: África Occidental, Central, Meridional, Oriental y del Norte.

Una referencia previa a la normativa internacional aplicable en relación con la delimitación de fronteras entre Estados limítrofes

Antes de proceder a exponer la radiografía anunciada, creemos necesario, no obstante, hacer una breve alusión a las normas internacionales que rigen la delimitación de las fronteras marítimas entre Estados vecinos. Y ello, no tanto para comprobar si las ya fijadas se ajustan a las mismas, como para conocer cuáles son las pautas a seguir por parte de los Estados que las tienen aún pendientes. Cuestión esta última que debe ir conexas con una referencia acerca de los posibles mecanismos de arreglo de controversias que pueden resultar pertinentes para llegar a esa delimitación.

A la hora de exponer cuáles con las reglas que rigen la fijación de las fronteras marítimas entre Estados vecinos, nuestra referencia normativa la constituye, necesariamente, la *Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar* de 10 de diciembre de 1982 (CNUDM)⁸. Si bien la misma no llegó a entrar en vigor hasta el 16 de noviembre de 1994, cabe resaltar, por lo que hace a la delimitación de espacios entre Estados limítrofes, que las normas de referencia tienen carácter de norma consuetudinaria; una naturaleza jurídica avalada por la importante jurisprudencia internacional existente en la materia, la cual comporta, asimismo, un referente ineludible en la medida en que ha dado contenido preciso a las disposiciones de la CNUDM. En todo caso, no debemos obviar el hecho cierto de que, de los treinta y ocho Estados africanos que son ribereños –además de Francia y Reino Unido–, tan solo Libia no es parte en la mencionada Convención⁹; y en relación con este Estado debemos hacer notar, como ya hemos indicado, que las normas que son de aplicación a la cuestión que trae causa –existencia y extensión de los distintos espacios marítimos, así como cuáles con los criterios de delimitación– tienen, igualmente, carácter consuetudinario general, sin que Libia se haya manifestado nunca en contra. Por lo que la obligatoriedad de las mismas queda fuera de toda duda.

8 El texto de la Convención puede localizarse en UNITED NATIONS, *Treaty Series*, vol. 1833, pp. 3 y ss. La normativa anterior viene conformada por las cuatro Convenciones de Ginebra de 29 de abril de 1958. Por lo que se refiere a la relación entre ambos textos convencionales, la misma viene regulada en el artículo 311 de la CNUDM según el cual, en caso de conflicto entre ambos, prevalecen las disposiciones de la Convención de 1982.

9 La Convención cuenta actualmente con 168 Estados partes; el estado de la misma puede consultarse en https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en.

Reglas aplicables a la delimitación de fronteras marítimas. La equidad como objetivo

Una delimitación marítima debe efectuarse, primeramente, por la vía del acuerdo negociado entre los Estados limítrofes –ya sea porque tienen costas adyacentes, ya sea porque las mismas están situadas frente a frente–. Así lo establece el artículo 15 de la CNUDM respecto del mar territorial, así como, los artículos 74 y 83 en relación con la zona económica exclusiva (ZEE) y la plataforma continental, respectivamente.

En el supuesto de que los Estados no lleguen a un acuerdo, la delimitación tendrá que ser decidida por una instancia judicial o arbitral¹⁰ con competencia al respecto que deberá resolver de conformidad con los principios y normas de derecho internacional aplicables en la materia. Cuando tal es el caso, el criterio delimitador impuesto por la normativa internacional es el siguiente:

En el caso del mar territorial, el artículo 15 establece que la frontera deberá fijarse en «una línea media cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida la anchura del mar territorial de cada uno de esos Estados. No obstante, esta disposición no será aplicable cuando, por la existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales, sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma».

Por su parte, los artículos 74 y 83 disponen, en relación con la ZEE y la plataforma continental, que la delimitación «se efectuará 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».

Nótese la distinta terminología utilizada según se trate de mar territorial, o de ZEE y plataforma continental; pues, mientras para el primero se impone, sin más, el criterio de la equidistancia, en relación con el segundo se habla de una delimitación equitativa. Tal divergencia, tiene su origen en la sentencia de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de 20 de febrero de 1969, en el *asunto relativo a la plataforma continental del Mar del Norte*, entre Dinamarca, Países Bajos y la República Federal de Alemania, que constituye un precedente indiscutible en relación con la delimitación de estos espacios marítimos. Enfrentada la CIJ a la valoración de la aplicabilidad del criterio de la equidistancia en el caso de la delimitación de la plataforma continental entre Estados vecinos, ante un eventual carácter consuetudinario de la misma, la Corte concluye negando el valor de principio o regla

¹⁰ Cabe, igualmente, la posibilidad de que los Estados decidan acudir a otro mecanismo de arreglo no jurisdiccional, tal y como la mediación o la conciliación; si bien, en tal caso, la solución no tiene por qué estar basada necesariamente en la aplicación del derecho. Ejemplos recientes y exitosos de delimitaciones marítimas fruto de la mediación son la de Yibuti y Eritrea –por parte del Gobierno de Catar–, y Guinea y Gabón –por Naciones Unidas–.

general a la equidistancia¹¹. Al tiempo que afirma que, el principio delimitador que establece el derecho internacional desde la Declaración Truman –punto de partida del espacio marítimo de la plataforma continental– es el de que la delimitación se ajuste a principios equitativos y tenga en cuenta las «circunstancias pertinentes» de cada caso¹². Resulta evidente, a tenor del *dictum* de la CIJ, que la aplicación de la línea media o equidistancia como criterio delimitador no siempre resulta justa, en la medida en que pueden existir en el caso circunstancias que hagan de la misma un criterio excesivamente oneroso para alguno de los Estados, por lo que no cumpliría la regla de delimitación equitativa que impone el derecho internacional.

Hemos de advertir que, a pesar de la diferencia terminológica apuntada, lo cierto es que, en la práctica judicial y arbitral internacional, cuando se opera una delimitación fronteriza el *iter* de actuación es el mismo para todos los espacios marinos: intentar conseguir que la misma resulte equitativa para los Estados afectados. Siendo así, según resulta de dicha práctica, el proceso delimitador se compone de dos fases consecutivas; primeramente, se parte de una delimitación provisional fijada en la línea media equidistante de las respectivas líneas de base de los Estados vecinos. Tras esta primera operación, se procede a examinar si existen «circunstancias relevantes» que corrijan esa línea media para asegurar que el resultado sea una delimitación equitativa. Pues, tal y como dictaminó en 2006 el tribunal arbitral que resolvió la delimitación marítima entre Barbados y Trinidad: «The identification of the relevant circumstances becomes accordingly a necessary step in the determining the approach to delimitation»¹³. En esta línea, unos años antes, en 1977, el tribunal arbitral que delimitó la plataforma continental entre Francia y Reino Unido, ya había sostenido que la regla combinada «equidistancia+circunstancias especiales» reflejaba el derecho consuetudinario de los principios equitativos, siendo de aplicación indistintamente si se trata de costas adyacentes o costas frente a frente¹⁴.

Si el órgano decisorio considera que existen esas circunstancias relevantes y que, por tanto, la equidistancia es injusta, las mismas se toman en cuenta para corregir esa línea

¹¹ El artículo 6 de la Convención de Ginebra sobre plataforma continental de 29 de abril de 1958, establece la *equidistancia* como criterio a aplicar en caso de falta de acuerdo entre los Estados limítrofes. Sin embargo, la Convención no era aplicable al caso porque, si bien Dinamarca y Países Bajos eran parte de la misma, la República Federal de Alemania, no lo era. De ahí, que los primeros invocasen su carácter de norma consuetudinaria para que fuera igualmente vinculante para Alemania. Lo que fue negado por la CIJ (ICJ Reports. 1969, pp. 60 a 82).

¹² ICJ Reports. 1969, pp. 83 a 101. Afirmación reiterada en asuntos posteriores, como el relativo a la *delimitación marítima en el área entre Groenlandia y Jan Mayen* (ICJ Reports. 1993) en el que sostiene: «That statement of an –equitable solution– as the aim of any delimitation process reflects the requirements of customary law as regards the delimitation both of continental shelf and of exclusive economic zones» (p. 48).

¹³ 45 *International Legal Materials*, 798, p. 233.

¹⁴ UNRIAA, vol. 18, p. 129.

provisional fijada en la línea media. Si, por contra, no existen tales circunstancias, la línea media equidistante provisional se convierte en la frontera definitiva.

Llegados a este punto, la cuestión última a determinar es la relativa a cuáles son esas *circunstancias pertinentes, relevantes o especiales* que, eventualmente, deberán ser tomadas en consideración para corregir la línea media de la equidistancia. No existe precepto alguno al respecto; para encontrar una respuesta, debemos remitirnos a la vasta jurisprudencia judicial y arbitral sobre delimitación marítima, pues la misma, como apunta Prosper Weil: «Undertaken the direct definition of the law of maritime delimitation, giving it the appearance and name of general or customary international law. There is probably no other chapter of international law which has been written so exclusively and rapidly by the international courts»¹⁵.

A la luz de la referida jurisprudencia¹⁶, resulta que las *circunstancias relevantes* que pueden ser pertinentes para conseguir una delimitación equitativa son variadas, pudiendo ser clasificadas entre circunstancias de carácter geográfico y las que no tienen dicho carácter¹⁷.

Por lo que hace a las primeras, encontramos que pueden ser relevantes alguno o algunos –pues no son excluyentes entre sí– de los siguientes *factores geográficos*:

- Prolongación natural de la costa o fachada oceánica; este criterio debe tomar en consideración la proporcionalidad entre las respectivas longitudes de los Estados fronterizos.
- Geografía de la zona, teniendo presente los aspectos particulares de la región, como que se trate de un mar semicerrado o un océano.
- Configuración general de la costa, atendiendo a la dirección general de la costa, al carácter adyacente u opuesto y que haya más de un Estado enfrente;

15 WEIL, PROSPER. *The Law of Maritime Delimitation-Reflections*. Cambridge: Grotius Publications Limited 1989, p. 7.

16 Más allá de los casos citados, hacer referencia expresa a toda la abundante jurisprudencia internacional –judicial y arbitral– sobre delimitación marítima excede los márgenes del presente estudio. Para un análisis de la misma puede consultarse el trabajo de ROS, Nathalie. «El derecho jurisprudencial de la delimitación marítima». *REDI*, vol. LXV. 2013, pp. 71-115.

17 Para un estudio en detalle de cada una de estas circunstancias y su operatividad en la jurisprudencia véase, entre la abundante bibliografía existente: DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA. *Handbook on the delimitation of Maritime Boundaries*. New York: United Nations 2000, pp. 25-46; FRANCALANCI, Guido and SCOVAZZI, Tullio (eds.). *Lines in the Sea*. Dordrecht: M. Nijhoff Publ. 1994; LAGONI, Rainer and VIGNES, Daniel (eds.). *Maritime Delimitation*. Publications on Ocean Development, 2006; ROTHWELL Donald R. and STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. Oxford: Hart Publishing 2010, pp. 401-411; TANAKA, Yoshifumi. *Predictability and Flexibility in the Law of the Maritime Delimitation*. Oxford: Hart Publishing 2006, pp. 151-323; WEIL, Prosper. *Perspectives du droit de la delimitation maritime*. París: Editions A. Pedone, 1988, pp. 221-293.

siendo particularmente relevante que la misma sea cóncava o convexa y su grado de concavidad o convexidad.

- Las respectivas líneas de base, incluyendo la presencia de puertos, bahías, radas, ensenadas, desembocaduras de ríos, islas, arrecifes o elevaciones de la bajamar.
- Existencia de islas y rocas entre los Estados y según sean pertenecientes a uno u otro.
- En el caso de delimitación de plataforma continental, también pueden ser relevantes los factores geomorfológicos y geológicos del subsuelo.

De naturaleza variada son las circunstancias que *no son de carácter geográfico*. Destacamos las siguientes:

- Factores económicos. En ocasiones, cuando se trata de ZEE y de plataforma continental, puede atenderse a los beneficios económicos de los Estados que conllevaría la delimitación, según los recursos; se trataría de atender, particularmente, a la ubicación de los depósitos de gas y petróleo, o de los bancos de pesca.
- Derechos históricos, en relación con ciertas áreas marítimas por parte de un Estado desde tiempos inmemoriales y con la aquiescencia de otros Estados, los cuales no se ajustarían a las reglas generales de derecho internacional.
- Navegación, al tener en cuenta por donde discurren los canales de navegación, a los efectos de asegurar las rutas de navegación; se trata de una circunstancia particularmente relevante en el caso de delimitación del mar territorial.
- Posición socio-económica de los Estados.
- Factores políticos y de seguridad.
- Factores medioambientales, tales como, temperatura y salinidad de las columnas de agua; desove de las especies marinas...
- Presencia de terceros Estados, cuyas propias reclamaciones marítimas pueden llegar a solaparse.

Resulta, pues, que la variedad de situaciones concretas lleva a la flexibilización de la regla jurídica, y ello por virtud del importante papel que juega en este ámbito la equidad que posibilita la individualización de la regla general a fin de evitar resultados injustos¹⁸.

Los mecanismos de arreglo de las controversias de delimitación marítima

Sentados los criterios de delimitación marítima que establece el derecho internacional, creemos necesario un breve apunte acerca de cuáles son los mecanismos que dicho ordenamiento jurídico prevé para resolver los conflictos de delimitación marítima. Cuestión de la mayor oportunidad en relación con las fronteras pendientes.

¹⁸ CF. GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. «Apuntes sobre delimitación en derecho internacional del mar». *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. XVI. 2016, p. 259.

A este respecto, es importante retener que, como se ha señalado, treinta y siete Estados africanos con acceso al mar son partes de la CNUDM¹⁹; así como, Francia y Reino Unido quienes ostentan la soberanía o jurisdicción sobre algunos territorios africanos. Siendo esto así, resulta que dicha Convención regula de manera expresa cuáles son los órganos con competencia para dirimir este tipo de controversias, estableciendo, además, un mecanismo subsidiario de carácter obligatorio, como es el arbitraje. Esto supone que, a falta de acuerdo, tales procedimientos serán los pertinentes para solucionar el conflicto.

No obstante, debemos referirnos, primeramente, al artículo 281 según el cual los Estados podrán resolver sus controversias relativas a la aplicación de la CNUDM por mecanismos ajenos a los previstos en la propia Convención. En este sentido, es perfectamente válido y plausible que los Estados africanos limítrofes opten por someter su controversia de delimitación marítima a mecanismos ajenos a la CNUDM, como serían los específicos existente en África; tales podrían ser, por ejemplo, los previstos por la Unión Africana²⁰, por la Autoridad Intergubernamental sobre Desarrollo del África Este (ECOWAS), el Tribunal de la Comunidad de Desarrollo del África Austral (SADC), o, incluso, algunos creados por los propios Estados africanos –como el Consejo *The Elders*–. No obstante, cabe advertir que, hasta la fecha, a la hora de dirimir sus fronteras –tanto marítimas como terrestres–, los Estados africanos no han recurrido a estos mecanismos, mostrándose claramente proclives a recurrir a los tribunales internacionales de carácter universal, como es el caso de la Corte Internacional de Justicia, o del arbitraje internacional. Tal es así que, como señala Samuels:

«African nations have demonstrated that resort to international tribunals can lead to meaningful resolution of existing boundary disputes. The continent's commitment to the ICJ is one of the enduring legacies that African states have offered over the past half-century [...] And, interestingly, the contributions to international boundary dispute law have come from across the continent»²¹.

19 Como se ha indicado, tan solo Libia no es parte de la CNUDM, por lo que no está obligado por este particular sistema compulsivo de arreglo de controversias que recoge la Convención. Pero, habida cuenta que este Estado ya tiene fijadas sus fronteras marítimas, tanto con Túnez, como con Malta (ambas por sendas sentencias de la Corte Internacional de Justicia de 1982 y 1985, respectivamente), su particular situación jurídica a este respecto no resulta especialmente controvertida.

20 Como la Corte de Justicia de la Unión Africana. A este respecto, la Unión Africana (UA) ha adoptado varias iniciativas, como el Programa Frontera de la Unión Africana (AUBP), la Estrategia AIM 2050 (Africa Maritime Domain), y la Agenda UA 2063. En el marco de las mismas, se ha creado el llamado *Combined Exclusive Maritime Zone for Africa* (CEMZA), definido como una zona marítima común para todos los Estados miembros de la UA. Sobre estas iniciativas, así como, sobre estos mecanismos de arreglo africanos, véase OKONKWO, Theodore. «Maritime Boundaries », *op. cit.*; WALKER, Timothy. «Why Africa must resolve its maritime disputes». *Policy Brief*80. *Institute For Security Studies*, october 2015.

21 Vid. SAMUELS, Joel H. «Redrawing the Map: Lessons of Post-colonial Boundary Dispute Resolution in Africa». En LEVITT, Jeremy (ed.). *Africa. Mapping New Boundaries in International Law*. Oxford and Portland: Hart Publishing, 2008, p. 254.

Situados, entonces, en la más que probable hipótesis de que no se acuda a este otro tipo de mecanismos ajenos a la CNUDM, operarán los procedimientos previstos en la parte XV de la misma, a los que se refiere el artículo 287 que constituye el precepto de referencia en cuanto al arreglo de una controversia sobre derecho del mar; el cual dispone:

Elección del procedimiento.

- Al firmar o ratificar esta Convención o al adherirse a ella, o en cualquier momento ulterior, los Estados podrán elegir libremente, mediante una declaración escrita, uno o varios de los medios siguientes para la solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención:
 - ⊕ El Tribunal Internacional del Derecho del Mar constituido de conformidad con el anexo VI;
 - ⊕ La Corte Internacional de Justicia;
 - ⊕ Un tribunal arbitral constituido de conformidad con el anexo VII;
 - ⊕ Un tribunal arbitral especial, constituido de conformidad con el anexo VIII, para una o varias de las categorías de controversias que en él se especifican.
- Ninguna declaración hecha conforme al párrafo 1 afectará a la obligación del Estado parte de aceptar la competencia de la Sala de Controversias de los Fondos Marinos del Tribunal Internacional del Derecho del Mar en la medida y en la forma establecidas en la sección 5 de la parte XI, ni resultará afectada por esa obligación.
- Se presumirá que el Estado parte que sea partícipe en una controversia no comprendida en una declaración en vigor ha aceptado el procedimiento de arbitraje previsto en el anexo VII.
- Si las partes en una controversia han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, esta solo podrá ser sometida a ese procedimiento, a menos que las partes convengan en otra cosa.
- Si las partes en una controversia no han aceptado el mismo procedimiento para la solución de la controversia, esta solo podrá ser sometida al procedimiento de arbitraje previsto en el anexo VII, a menos que las partes convengan en otra cosa.

Siguiendo el tenor del referido precepto resulta que son varios los órganos jurisdiccionales que podrían tener competencia en cuanto a la resolución de una controversia sobre delimitación marítima entre Estados africanos: Tribunal Internacional de Derecho del Mar, Corte Internacional de Justicia, tribunales arbitrales generales, o tribunales arbitrales con competencia especializada (materia de pesquerías, medio marino, investigación científica marina y navegación; anexo VIII). Y en la eventualidad de que, en un determinado conflicto, los Estados partes no hubieran elegido el mismo procedimiento de arreglo o no hubieran efectuado ninguna declaración eligiendo alguno de los mecanismos posibles (o no hubieran llegado a un acuerdo al respecto), obligatoriamente operará el arbitraje previsto en el anexo VII. Esta es la denominada

elección residual o *default choice*. La clave, por tanto, para poder determinar cuál es el pertinente en cada caso concreto la encontraremos en las declaraciones realizadas por cada uno de los Estados al obligarse por la CNUDM respecto de cuál es el mecanismo de su preferencia²².

Esto significa que, cuando falle la negociación y no se consiga un acuerdo entre los Estados africanos que tienen aún pendiente su delimitación marítima, cualquiera de ellos podrá acudir a las previsiones del artículo 287 y activar el procedimiento jurisdiccional que sea pertinente según la declaración efectuada por su vecino; pudiendo acudir, en última instancia, al arbitraje. Lo que supondrá establecer de manera definitiva sus respectivas fronteras marítimas.

Las fronteras marítimas en África Occidental

Una vez establecido el marco normativo internacional de referencia, tanto en relación con las reglas de delimitación marítima, como respecto de los procedimientos para abordar las que están pendientes, procedemos a realizar esa radiografía de las fronteras marítimas en África, comenzando, como advertíamos, por la zona oeste.

La subregión de África Occidental –región subsahariana–, está formada por 16 Estados, de los cuales 13 tienen litoral²³: Benín, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bisáu, Liberia, Nigeria, Senegal, Sierra Leona, Togo y Mauritania. Además de la isla de Santa Elena (territorio no autónomo bajo jurisdicción de Reino Unido).

En relación con esta subregión nos encontramos con seis fronteras internacionales ya establecidas; tres de ellas mediante tratado bilateral, y otras tantas por sentencia de tribunales internacionales²⁴. Eso supone que quedan aún pendientes ocho delimitaciones marítimas entre Estados de la región.

Mediante la vía del *acuerdo negociado* entre los Estados limítrofes, se ha delimitado la frontera entre las repúblicas de *Cabo Verde y Senegal* quienes firmaron el 17 de febrero de 1993 el Tratado sobre la delimitación marítima de la zona económica y exclusiva y la plataforma continental que separa a ambos Estados. La frontera queda establecida en la línea media equidistante aunque corregida en la zona norte atendiendo a cir-

22 El tenor de las declaraciones realizadas por los Estados al ratificar o adherirse a la CNUDM puede consultarse en http://www.un.org/Depts/los/settlement_of_disputes/choice_procedure.htm.

23 Los 3 Estados que no tienen acceso directo al mar (*Land Locked States*) son Burkina Faso, Malí y Níger.

24 Existe, además, un Acuerdo de cooperación técnica y financiera firmado entre Cabo Verde, Gambia, Guinea-Bisáu, Guinea y Senegal, de una parte, y Noruega, de otra, a los fines de fijación de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas, firmado en Nueva York el 20 de septiembre de 2010 (*UNTS*, vol. 2742, I-48458).

cunstances relevantes²⁵. La frontera marítima común que separa la zona económica exclusiva y la plataforma continental entre *Cabo Verde y Mauritania* quedó fijada por el Tratado de 19 de septiembre de 2003, firmado en Praia, el cual no es sino una prolongación de la frontera entre Cabo Verde y Senegal. También en este caso se sigue la línea mediana cuyos puntos son equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base de los dos países, si bien con una ligera desviación al sur²⁶. El 4 de junio de 1975, *Gambia y Senegal* firmaron en Banjul un acuerdo por el que establecen sus fronteras marítimas norte y sur, con un trazado inspirado en los casos de la plataforma continental del Mar del Norte, anteriormente citados, que se separa muy claramente de la equidistancia en la medida en que dicha línea perjudicaba de forma notable a Gambia.

La delimitación marítima entre *Guinea Bisáu y Senegal* fue resuelta por arbitraje, ante la falta de acuerdo entre ambos Estados, en relación con la vigencia del Canje de Notas celebrado el 26 de abril de 1960, entre Francia y Portugal, el cual fijaba la frontera del mar territorial, zona contigua y plataforma continental en una línea recta que discurría a 240°, comenzando desde la intersección de la frontera terrestre y la línea de la bajamar. El tribunal arbitral dictó su laudo el 31 de julio de 1989 determinando la plena vigencia del referido canje de notas²⁷. El 14 de octubre de 1993 ambos Estados han firmado un acuerdo de gestión y cooperación, a los efectos de explotar conjuntamente una zona marítima situadas entre los 268° y los 220° del ángulo acimutal trazado desde el cabo Roxo, quedando excluidos de esta explotación los respectivos mares territoriales de ambos Estados²⁸. De igual forma, la frontera marítima entre *Guinea y Guinea Bisáu* hubo de ser sometida al arbitraje ante la falta de acuerdo entre ambas partes. El laudo de 14 de febrero de 1985²⁹, intentando llegar a una solución equitativa en el sentido expresado por los artículos 74 y 83 de la CNUDM, fija la línea separándose de la equidistancia.

La última de las fronteras marítimas internacionales africanas fijadas hasta la fecha, es la correspondiente a *Ghana y Costa de Marfil*. El 23 de septiembre de 2017, la Sala Especial creada por el Tribunal Internacional del Mar dictó su sentencia resolviendo el *Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre la République du Ghana et la République de Côte d'Ivoire* (n.º 23)³⁰. En la misma se fija, por unanimidad, una

25 *Boletín de Derecho del Mar*, n.º 26, pp. 39-42.

26 *Boletín de Derecho del Mar*, n.º 55, pp. 35-37.

27 El canje de notas puede consultarse en CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries*, vol. I. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers 1993, pp. 872-874. La sentencia en *UNRIAA*, XX, pp. 119 y ss.

28 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 31, pp. 41-42.

29 *ILM*, vol. 25, pp. 251 y ss.

30 Dicha Sala fue creada el 12 de enero de 2015, tras haber renunciado el 3 de diciembre de 2014, ambas partes de mutuo acuerdo, al arbitraje inicialmente decidido con arreglo al anexo VII de la CNUDM. La misma estaba integrada por tres jueces del Tribunal y dos magistrados *ad hoc*. Véase la sentencia en https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.23_merits/A23_arret_23.09.2017_corr.pdf.

frontera marítima única que delimita tanto el mar territorial, como la zona económica exclusiva y la plataforma continental –tanto por debajo como más allá de las 200 millas náuticas– entre ambos Estados; en un primer tramo la línea media se corrige atendiendo a circunstancias especiales, mientras que, a partir del punto de inflexión F, la frontera marítima única sigue la línea media.

A la vista de estos datos, aún no están fijadas las fronteras entre Mauritania y Senegal; Cabo Verde y Gambia; Guinea y Sierra Leona; Sierra Leona y Liberia; Liberia y Costa de Marfil; Ghana y Togo; Togo y Benín; y Benín y Nigeria. En relación con estos Estados, cabe resaltar el interés de Sierra Leona por alcanzar acuerdos, a la vista de la prospectividad en hidrocarburos en su ZEE. Compleja se presenta la situación entre Ghana, Togo y Benín dado que están en una situación de interesante yuxtaposición; si se aplicara la equidistancia el resultado perjudicaría notablemente a Togo que se haya en una situación de clara desventaja. A este respecto, el acuerdo alcanzado por Gambia y Senegal en 1975 puede constituir un importante precedente a retener por estos Estados.

Las delimitaciones marítimas en África Central

Diez son los Estados de esta subregión, teniendo litoral siete de ellos con litoral: República Democrática del Congo, Angola, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, República del Congo, y Santo Tomé y Príncipe. Lindando alguno de ellos, evidentemente, con Nigeria que es el Estado limítrofe de la subregión occidental.

En esta zona están fijadas cinco fronteras marítimas; cuatro de ellas mediante acuerdo bilateral y una por sentencia de la Corte Internacional de Justicia. Resultando destacable que se haya alcanzado la completa delimitación marítima en el golfo de Guinea, una de las zonas más codiciadas por los Estados por su riqueza en hidrocarburos. Un hito debido, en gran medida, a la iniciativa de Nigeria que estaba especialmente interesado en fijar debidamente los límites con sus vecinos; no en vano, Nigeria ocupa el noveno puesto de las reservas mundiales de petróleo. Pendientes quedan, por tanto, cinco.

La frontera marítima entre *Nigeria y Camerún* es el resultado cumulativo de dos tratados y de una sentencia de la Corte Internacional de Justicia, que fijan, cada uno de ellos, un sector de la misma. Así, el acuerdo de Yaundé de 4 de abril de 1971 establece la delimitación por lo que se refiere al mar territorial entre ambos Estados hasta el denominado punto 12, fijada en la llamada «línea de compromiso» (plano 3433 del Almirantazgo británico). Desde el punto 12 hasta el punto G, la frontera sigue la línea adoptada en la Declaración de Maroua de 1 de junio de 1975, corregida por el canje de cartas intercambiadas entre los jefes de Estado de Camerún y Nigeria el 12 de junio y el 17 de julio de 1975³¹. Este último trazado es una línea negociada que se separa de

31 CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries, vol. I...* *Op. cit.* pp. 841-848.

la equidistancia al tener en cuenta la geografía, los recursos y las actividades humanas en el área. A partir del punto G, la delimitación fue sometida a la consideración de la Corte Internacional de Justicia; por sentencia de 10 de octubre de 2002, la Corte fija la frontera única de ZEE y plataforma continental en la línea media al considerar que no existen circunstancias relevantes que modifiquen el trazado para llegar a un resultado equitativo; siendo que el mismo se consigue con la equidistancia³².

Mientras se estaba llevando el procedimiento con Camerún ante la CIJ, *Nigeria* comenzó las negociaciones con otros dos Estados: Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe. El acuerdo con *Guinea Ecuatorial* se firmó el 23 de septiembre de 2000, fijándose una frontera marítima única entre ambos que se aparta de la equidistancia, al tomar en consideración los yacimientos de petróleo existentes en la zona. En el acuerdo se respetan las licencias de bloques concedidas por ambos, resolviendo así el solapamiento, y previendo acuerdos de unificación donde existan campos de petróleo transzonales³³. Por su parte, el acuerdo con *Santo Tomé y Príncipe* se alcanza con la firma, el 21 de febrero de 2001, de un Tratado de Desarrollo Conjunto de petróleo y otros recursos de la ZEE de los dos Estados³⁴, el cual resulta ciertamente más ventajoso para este último; pues, habida cuenta la diferencia de tamaño existente entre ambos, resulta que Santo Tomé y Príncipe recibe el 40 % de los ingresos derivados de los recursos, mientras que Nigeria ingresa el 60 %.

Por su parte, *Santo Tomé y Príncipe* han llegado a un acuerdo negociado tanto con *Guinea Ecuatorial* (Tratado de 26 de junio de 1999³⁵), como con *Gabón* (Acuerdo de 26 de abril de 2001³⁶). En ambos casos, la delimitación de la frontera marítima está basada en la equidistancia.

Camerún y Guinea Ecuatorial no solo no han delimitado su frontera marítima común, sino que se han intercambiado quejas en relación con sus solicitudes ante la Comisión de Límites de plataforma continental extendida más allá de las 200 millas náuticas, lo que no facilita el entendimiento. Misma situación se reproduce en el caso de la frontera entre la República Democrática del Congo y Angola, en relación con la información preliminar presentada por la primera que es rechazada de plano por Angola por entender que no se respetan las normas internacionales; esta es una zona en la que existen concesiones petrolíferas de ambos Estados que se superponen. Gabón y Guinea Ecuatorial iniciaron negociaciones para establecer una frontera marítima común, pero las mismas quedaron rotas, no solo por la riqueza en hidrocarburos, sino debido a la disputa por la soberanía sobre algunas islas ubicadas en la Bahía de

32 ICJ Reports. 2002, p. 306.

33 Boletín de Derecho del Mar n.º 45, pp. 76-78. Uno de esos acuerdos de unificación ha sido adoptado ya el 2 de abril de 2002.

34 Boletín de Derecho del Mar n.º 50, pp. 42-64.

35 Boletín de Derecho del Mar n.º 47, pp. 39-41.

36 Boletín de Derecho del Mar n.º 50, pp. 65-67.

Corisco, justo en la confluencia con el mar de la desembocadura del río Muni; la cual complica el acuerdo. Gabón tampoco ha conseguido ningún acuerdo con el Congo, ni este con la República Democrática del Congo.

La situación en África Meridional o del Sur

Son cinco los Estados que conforman esta subregión: Botswana, Lesotho, Namibia, Swazilandia (o Eswatini) y Sudáfrica. Tan solo Namibia y Sudáfrica tienen litoral, resultando que ambos no tienen aún definida su respectiva frontera marítima. La misma se complica por la existencia de fuertes disputas en relación con la soberanía de las islas existentes en la desembocadura del río Orange, así como por el hecho de que, tanto el río como el área exterior del mar son zonas ricas en diamantes; a lo que hay que añadir su considerable potencial en yacimientos de petróleo.

Sin embargo, sí está fijada la frontera de *Namibia y Angola*; ambos firmaron el 4 de junio de 2001 un Tratado de Delimitación y Demarcación de su frontera marítima hasta las 200 millas náuticas³⁷, la cual se sitúa a lo largo de un paralelo de latitud que comienza que en la desembocadura del río Cunene que constituye su frontera común.

Nos encontramos, igualmente, que *Sudáfrica, Francia y Madagascar* realizaron una declaración trilateral, el 26 de junio de 2012, en relación con sus respectivas solicitudes de plataforma continental ampliadas presentadas ante la Comisión de Límites, en el sentido de otorgar competencia a dicha Comisión para que conozca de las reclamaciones superpuestas contenidas en las respectivas presentaciones de estos tres Estados³⁸.

El complejo mapa fronterizo en África Oriental

Esta subregión, conformada por 18 Estados, tiene diez ribereños: Eritrea, Yibuti, Somalia, Madagascar, Mauricio, Comoras, Seychelles, Kenia, Tanzania, Mozambique. Además del archipiélago de Chagos (territorio británico de ultramar reclamado por Mauricio como parte integrante de su territorio), así como de la isla de Mayotte, la isla de la Reunión y de las llamadas Islas Dispersas (Banc du Géiser, Bassas da India, Isla Europa, Islas Gloriosas, Isla Juan de Nova e Isla Tromelin), todas ellas dependencias francesas de ultramar.

En relación con esta zona, cabe señalar la peculiaridad geográfica que presenta la confluencia en el océano Índico de cuatro Estados islas y/o archipelágicos, así

37 COLSON, D. A. and SMITH, R. W. (eds.). *International Maritime Boundaries vol. V*. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers 2005, pp. 3709-3722. Resulta un aspecto destacable de este acuerdo que ambas partes se han obligado a acudir al arbitraje en caso de problemas de aplicación o interpretación del mismo, lo que evita controversias futuras.

38 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 80, pp. 33-34.

como de los territorios insulares de Francia en la zona, lo que origina que contemos con dos acuerdos trilaterales, en los respectivos trifinios que se forman por dicha confluencia. Junto a ellos, existen ocho tratados bilaterales de delimitación marítima –basados fundamentalmente en la equidistancia–, y está en su fase final el contencioso entre Somalia y Kenia ante la Corte Internacional de Justicia que decidirá su frontera marítima. Además de la frontera con un Estado de otra región macrogeográfica, como es la conformada entre Eritrea y Yemen, resuelta por arbitraje internacional.

Mozambique tiene fijada la frontera al norte con *Tanzania* por un acuerdo firmado el 28 de diciembre de 1988³⁹; la misma es una combinación de la línea media equidistante al inicio, que sigue después un paralelo de latitud hasta las 200 millas náuticas. Posteriormente, el 5 de diciembre de 2011⁴⁰, ambos Estados firmaron un nuevo acuerdo que no modifica la frontera del anterior, tan solo revisa las coordenadas para ajustarlas al Sistema Geodésico Mundial (WGS); al tiempo que define el punto del *trifinio con Comoras*, el cual se fue negociando mientras se acordaba igualmente la frontera entre *Mozambique y Comoras*, y *Comoras con Tanzania*; siendo todos estos acuerdos de la misma fecha⁴¹. Por lo que se refiere al acuerdo relativo al trifinio, concluido al mismo tiempo que los anteriores, el mismo puede ser visto como una representación de la formal «puesta al orden» del proceso de delimitación; pero hay que señalar que también sirvió para fortalecer la cooperación entre las partes mientras se negociaban los acuerdos bilaterales dentro del marco del Programa de Fronteras de la Unión Africana⁴².

El criterio de la equidistancia es también el acordado en la frontera norte de la ZEE y la plataforma continental entre *Comoras y Seychelles* el 17 de febrero de 2012, en este caso, entre las respectivas bases de líneas archipelágicas desde el *trifinio con Tanzania*, el cual fue acordado en esa misma fecha⁴³. La frontera al sur se complica por la recla-

39 CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries*, vol. I... *Op. cit.* pp. 893-902.

40 Dicho tratado incluye aspectos interesantes, tales como, la cooperación fronteriza y un sistema de arreglo de controversias. Vid. LATHROP, Coalter (ed.). *International Maritime Boundaries*, vol.VII. Leiden: American Society of International Law and Koninklike Brill NV, 2016, pp. 4793-4805.

41 El acuerdo entre Comoras y Mozambique de 5 de diciembre de 2011 define la ZEE y la plataforma continental entre ambos, siguiendo estrictamente la línea de la equidistancia entre la línea de base archipelágica de Comoras y la línea de base recta de Mozambique. Ese mismo criterio es el que se sigue en el trazado de la frontera entre Comoras y Tanzania, vid. LATHROP, Coalter (ed.). *International Maritime Boundaries...* *Op. cit.*, pp. 5017-5032, y 5059-5070, respectivamente.

42 Además de confirmar el trifinio, el acuerdo establece la posibilidad de enmiendas a través de canje de notas diplomáticas, así como un sistema de arreglo de controversias para la interpretación y aplicación del mismo. Vid. LATHROP, Coalter (ed.). *International Maritime Boundaries...* *Op. cit.*, pp. 5033-5037.

43 *Ibidem*, pp. 5039-5058.

mación de Comoras sobre Mayotte y la de Madagascar sobre las Islas Gloriosas, ambas bajo soberanía francesa, así como por el hecho de que el acuerdo de delimitación fronteriza entre *Seychelles y Francia*, concluido el 19 de febrero de 2001⁴⁴, define una frontera basada en la equidistancia usando diferentes puntos de base que los utilizados por Comoras y Seychelles. La equidistancia es, igualmente, el criterio que guía la línea de delimitación entre la ZEE de *Mauricio y Seychelles*, acordada el 29 de julio de 2008⁴⁵, en la medida en que se considera una solución equitativa conforme al derecho internacional. Idéntico criterio se aplica en 2002 en el acuerdo entre *Tanzania y Seychelles* que establece la frontera única de ZEE y plataforma continental⁴⁶, así como, por *Francia y Madagascar* en 2005⁴⁷, para delimitar las zonas marítimas situadas entre la isla Reunión y este último. Como complemento del acuerdo de 2008, el 13 de marzo de 2012⁴⁸, Mauricio y Seychelles firmaron un tratado estableciendo la explotación conjunta de la plataforma continental en la región de la meseta de las Mascareñas.

Al igual que sucedió en el caso de Tanzania y Mozambique, la frontera marítima entre *Tanzania y Kenia* es resultado de la combinación del criterio de la equidistancia y su modificación en ciertos sectores por la aplicación de circunstancias relevantes. Así queda reflejado, tanto en el acuerdo de 9 de julio de 1976 por el que se fija la frontera de los mares territoriales respectivos, y el de 23 de junio de 2009, en relación con la ZEE y la plataforma continental⁴⁹.

Al margen de todos estos tratados, en esta zona nos encontramos con dos procesos jurisdiccionales cuyo objeto se centra en la delimitación de una frontera marítima. Resuelto está el arbitraje entre *Eritrea y Yemen* por el laudo de 17 de diciembre de 1999, que fija su frontera en el mar Rojo mediante la aplicación del criterio de la equidistancia⁵⁰. Aún en fase de procedimiento escrito ante la Corte Internacional de Justicia se encuentra la delimitación de la frontera marítima en el océano Índico entre *Somalia y Kenia*, tras la presentación por el primero de una demanda a tal efecto el 28 de agosto de 2014⁵¹. Una vez se dicte sentencia por la Corte, dado el carácter jurídicamente

44 *Law of the Sea Bulletin*, vol. 47, pp. 42-44.

45 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 69, pp. 96-98.

46 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 49, pp. 56-59.

47 Acuerdo firmado en Saint-Denis el 14 de abril de 2005 (*Boletín de Derecho del Mar* n.º 71, pp. 41-85).

48 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 79, pp. 25-46.

49 Este último reafirma la frontera fijada en el acuerdo de 1976, si bien transforma las coordenadas al WGS. Vid. CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries. vol. I... Op. cit.*, pp. 875-883 y *Boletín de Derecho del Mar* n.º 70, pp. 51-54, respectivamente.

50 <https://pca-cpa.org/es/cases/81/> (fecha de última consulta, 26 de marzo de 2019).

51 El pasado mes de diciembre de 2018, ambos Estados presentaron su réplica y su réplica a las memorias y contramemorias respectivas. Véase la información en <https://www.icj-cij.org/fr/affaire/161> (fecha de última consulta, 26 de marzo de 2019).

vinculante de la misma, la frontera quedará fijada de forma definitiva, lo que dará estabilidad a una zona ciertamente convulsa.

A pesar de que estamos en una región con numerosas fronteras fijadas, quedan aún algunas pendientes y de compleja resolución, precisamente, por la complicada situación geográfica que presenta la zona. Así, una vez rodeado el cabo de Buena Esperanza, la primera frontera internacional que encontramos es la conformada entre *Sudáfrica y Mozambique* que está pendiente de delimitar⁵² y cuya fijación puede verse dificultada por la confluencia de Madagascar. Igualmente pendiente está la frontera entre estos dos últimos, la cual se complica también por las islas francesas que, según hemos apuntado, existen en esa zona y que son objeto de diferentes reclamaciones de soberanía por parte de Estados africanos, como Mayotte por Comoras, islas Glorioso por Madagascar, o Tromelin por Mauricio⁵³. En este sentido, cabe resaltar igualmente la particularidad que representa el archipiélago de *Chagos*, territorio no autónomo bajo jurisdicción de Reino Unido, pero reclamado por Mauricio y respecto del cual la Corte Internacional de Justicia ha declarado en su opinión consultiva de 25 de febrero de 2019 que «the process of decolonization of Mauritius was not lawfully completed when that country acceded to independence»; añadiendo que «the United Kingdom is under an obligation to bring to an end its administration of the Chagos Archipelago as rapidly as possible»⁵⁴. Siendo así, ya no podemos entender como pendiente la frontera entre Mauricio y Chagos, en la medida en que este último debe ser considerado territorio integrante del primero.

De igual manera, la situación en el llamado «Cuerno de África» se presenta complicada por lo que se refiere a las fronteras de *Somalia* con *Yibuti* y con *Yemen*, no solo por la situación de inestabilidad en la que está inmersa aquella, sino sobre todo tras la Circular M. Z. N. 106.2014, de 3 de julio de 2014, por la que Somalia da a conocer las coordenadas que fijan su ZEE y que ha sido objeto de enérgica protesta por ambos Estados, los cuales no reconocen la misma por entender que viola sus respectivos espacios marítimos⁵⁵.

52 Cabe resaltar que Mozambique lleva tiempo bombeando gas natural con destino a Sudáfrica lo que puede abrir la vía del entendimiento de cara a las negociaciones fronterizas.

53 Con relación a esta última, Mauricio presentó una nota verbal de fecha 17 de mayo de 2011 ante las Naciones Unidas reafirmando sus derechos soberanos sobre Tromelin (véase *Boletín de Derecho del Mar* n.º 76, pp. 37-38).

54 <https://www.icj-cij.org/en/case/169> (fecha de última consulta, 27 de marzo de 2019). En el marco de esta reclamación de soberanía, Mauricio había acudido anteriormente a la Corte Permanente de Arbitraje ante la proclamación de zona marina protegida en torno al archipiélago de Chagos realizada por Reino Unido el 1 de abril de 2010, aduciendo que él era el único Estado con competencia a estos efectos. En su laudo de 18 de marzo de 2015, el tribunal declaró que no tenía competencia al respecto (vid. *Boletín de Derecho del Mar* n.º 88, pp. 25-30).

55 La nota verbal de protesta de Yibuti es de 31 de enero de 2017 (*Law of the Sea Bulletin* vol. 93, p. 22) y la de Yemen de 25 de julio de 2014 (*Boletín de Derecho del Mar* n.º 85, p. 41).

Las fronteras en África del Norte o Septentrional –Magreb–

Finalmente, la subregión septentrional la componen 6 Estados, todos ellos con litoral: Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto y Sudán. Además, incluye el territorio no autónomo del Sáhara Occidental.

Tan solo *Túnez* y *Argelia* han fijado de forma negociada su frontera marítima, según se refleja en el acuerdo sobre arreglo provisional de delimitación de las fronteras marítimas de 11 de febrero de 2002⁵⁶; no encontramos en dicho texto referencia alguna al método de delimitación que se ha utilizado, limitándose a exponer las coordenadas por la que discurre la frontera, la cual, no obstante, puede considerarse una combinación de la equidistancia modificada por la existencia, en ciertos puntos, de circunstancias relevante tales como islas o diversos recursos naturales. Mientras que la frontera marítima respecto de la plataforma continental entre *Túnez* y *Libia* tuvo que ser decidida por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de 24 de febrero de 1982, en la que, para llegar a una delimitación equitativa, dividió la frontera en dos sectores, aplicando la línea media en el primero y modificándola en atención a circunstancias pertinentes –tales como, las características generales de la región, la configuración de la costa, la existencia y posición de las islas Kerkennah, la línea marcada por las concesiones petrolíferas ya existentes o la proporcionalidad entre plataforma continental y longitud del litoral respectivo de cada uno de los dos Estados– en el segundo⁵⁷.

De las tres fronteras pendientes, la que presenta rasgos más controvertidos es la de *Egipto* y *Sudán*, en la medida en que ambos reclaman como suyas varias áreas limítrofes, tales como el triángulo de Hala'ib o el área al norte del paralelo 22⁵⁸; lo que impide el acuerdo negociado.

En cambio, sí han quedado fijadas las fronteras con cuatro Estados limítrofes pertenecientes a otras regiones macrogeográficas. Tal es el caso de las fronteras de *Egipto con Arabia Saudí* –Acuerdo de 8 de abril de 2016⁵⁹– y con *Chipre* –establecida en el Acuerdo sobre ZEE de 17 de febrero de 2003, que sigue el criterio de la línea media⁶⁰–. Así como, la de *Túnez con Italia* en relación con su plataforma continental, la cual se defi-

56 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 52, pp. 42-45. A pesar de tratarse de un acuerdo provisional, según apunta Gutiérrez Castillo, el mismo se encuentra prorrogado, en espera de otra solución consensuada, ya que ninguno de los dos Estados lo ha denunciado ni ha propuesto una nueva negociación (vid. GUTIÉRREZ CASTILLO, Víctor Luis. *El Magreb y sus fronteras en el mar...* Op. cit., p. 137).

57 CIJ *Recueil*. 1982, pp. 18-80.

58 Véase, a este respecto, la Declaración del Ministro de AA. EE. de Egipto de 12 de noviembre de 2017, en *Law of the Sea Bulletin* vol. 95, p. 54.

59 Dicho acuerdo se limita a detallar las coordenadas, sin aportar valoración alguna en cuanto al criterio seguido (*Law of the Sea Bulletin* vol. 94, pp. 17-19).

60 *Boletín de Derecho del Mar* n.º 52, pp. 46-48.

ne en el acuerdo de 20 de agosto de 1971 que comporta una equilibrada combinación del criterio de la equidistancia, modificado por la existencia de ciertas islas italianas en el canal de Sicilia, más próximas a Túnez que a Sicilia⁶¹. Por lo que se refiere a la frontera de la plataforma continental entre *Libia y Malta*, la misma fue decidida por la Corte Internacional de Justicia en su sentencia de 3 de junio de 1985; dicha delimitación se efectuó de acuerdo con principios equitativos, teniendo en cuenta todas las circunstancias relevantes para llegar a un resultado equitativo. Las circunstancias que fueron retenidas por la Corte para modificar la línea media fueron la configuración general de las costas de los respectivos Estados, su carácter opuesto, el contexto geográfico, la disparidad en millas de sus costas relevantes y la distancia entre ellas⁶².

No existe, en cambio, acuerdo en relación con la fijación de las fronteras marítimas de *Argelia* ni con *Italia* ni con *España*. Asimismo, las más que conocidas reivindicaciones marroquíes sobre ciertos territorios españoles sitos en el continente africano llevan a la consiguiente indefinición de las fronteras marítimas entre ambos Estados⁶³; lo cual, no obstante, no genera especiales problemas de tensión en la práctica –salvo episodios puntuales, como la toma del islote de Perejil por militares marroquíes el 11 de julio de 2002 o algún apresamiento de barcos españoles en las proximidades de la isla de Alborán–, en la medida en que existe un respeto *de facto* a la línea media de la equidistancia entre sus respectivas posesiones.

Más controvertida resulta la frontera marítima de *Marruecos* en el océano Atlántico, por la presencia del territorio no autónomo del *Sáhara Occidental* –bajo jurisdicción *de facto* marroquí– que plantea la espinosa cuestión acerca de quién está legitimado para negociar las fronteras de dicho territorio en relación con terceros Estados limítrofes. Lo que afecta, igualmente, a la indefinición de las fronteras en relación con España respecto de las Islas Canarias, así como de esta respecto de Mauritania⁶⁴. En este sentido, en nuestra opinión, el acuerdo de 14 de abril de 1976 entre

61 CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries. vol. I...* *Op. cit.*, pp. 1611-1625.

62 CIJ *Recueil*. 1985 (<https://www.icj-cij.org/files/case-related/68/068-19850603-JUD-01-00-FR.pdf>, fecha de última consulta, 1 de abril de 2019).

63 Sobre los conflictos y reivindicaciones de soberanía en la zona del Magreb y su repercusión en la definición de las correspondientes fronteras marítimas, así como, la situación de las fronteras pendientes, véase en el detallado análisis de GUTIÉRREZ CASTILLO, Víctor Luis. *El Magreb y sus fronteras en el mar...* *Op. cit.*, pp. 51-59 y pp. 163-230.

64 Cabría, añadir, otros problemas en presencia de distinta índole, como la potestad sobre los recursos naturales en la zona. A este respecto, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido ocasión de pronunciarse en su sentencia de 27 de febrero de 2018 (Gran Sala), en relación con el Acuerdo de Pesca entre Marruecos y la UE de 2014, que deja inaplicable el mismo en la zona del Sáhara Occidental por no ser territorio marroquí por lo que sus costas quedan fuera del referido acuerdo (<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=199683&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=407575>). Con anterioridad, el 10 de diciembre de 2015, el TJUE había anulado el acuerdo comercial entre Marruecos y la UE de 2012 por incluir al Sáhara Occidental sin haberse respetado debidamente la voluntad de la población del mismo (<http://curia.europa.eu/>

Marruecos y Mauritania, estableciendo la frontera –terrestre y marítima– entre ambos resulta inaplicable (e incluso nulo) por lo que se refiere a la plataforma continental, en la medida en que no se ha tenido en cuenta a este respecto la voluntad del pueblo saharauí, lo que constituye una flagrante violación del principio fundamental de la libre determinación de los pueblos, que abarca su derecho a decidir respecto de sus recursos naturales⁶⁵. A nuestro juicio, a la vista de la geografía costera de la zona –lineal y sin apenas accidentes geográficos reseñables–, la aplicación también del criterio de la equidistancia y de frontera única –ZEE y plataforma continental– se presenta como la opción más lógica para conseguir una delimitación equitativa ajustada al derecho internacional.

Una valoración final de conjunto

El mapeo realizado de las fronteras marítimas en África ya definidas nos pone de manifiesto el seguimiento escrupuloso de la normativa internacional que rige la materia, lo que implica una nada desdeñable aportación de los Estados africanos a la construcción normativa y jurisprudencial de las reglas sobre delimitación marítima.

En esta línea, resulta sumamente loable el esfuerzo realizado por la mayoría de los Estados por conseguir ajustar de manera equitativa sus respectivos límites fronterizos. Lo que, sin duda, debiera servir como referente para todos aquellos otros que aún las tienen pendientes. Pues la realidad es que, a pesar del importante número de límites fronterizos fijado, son muchas aún las zonas que permanecen indefinidas; con un cierto grado de tensión en algunas de ellas, lo que no beneficia ni a la estabilidad, ni al desarrollo de la región. Además, esta indefinición redundaría de manera negativa en la seguridad marítima. Una cuestión que no solo afecta a los Estados africanos, sino a todo el conjunto, especialmente a los europeos, en la medida en que las aguas africanas constituyen una de las principales vías marítimas de entrada a Europa.

A este respecto, no podemos sino insistir en el hecho cierto de que la actual normativa internacional vigente en la materia, conformada por la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, facilita conseguir esa delimitación. Y ello, no solo porque su cuerpo normativo está avalado por una amplia práctica internacional

juris/document/document.jsf?text=&docid=172870&pageIndex=0&doclang=FR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=164110).

65 Según dispone la Resolución 1803 (XVII) de la Asamblea General, 14 de diciembre de 1962, sobre «Soberanía permanente sobre los recursos naturales»:

El derecho de los pueblos y de las naciones a la soberanía permanente sobre sus riquezas y recursos naturales debe ejercerse en interés del desarrollo nacional y del bienestar del pueblo del respectivo Estado.

La exploración, el desarrollo y la disposición de tales recursos, así como la importación de capital extranjero para efectuarlos, deberán conformarse a las reglas y condiciones que esos pueblos y naciones libremente consideren necesarios o deseables para autorizar, limitar o prohibir dichas actividades.

de la que han sido mayoritariamente partícipes los propios Estados africanos –lo que da cuenta del innegable consenso que existe en torno a la misma–, por lo que su aplicación no debiera plantear problema alguno; sino, sobre todo, porque dicho instrumento jurídico –del que son partes todos los Estados africanos con litoral– tiene establecido un sistema obligatorio de arreglo jurisdiccional de controversias marítimas al que puede acudir cualquiera de ellos para obtener, en relación con sus vecinos, una frontera definitiva y equitativa conforme al derecho internacional.

Es solo, pues, una cuestión de voluntad política... o de falta de ella.

Bibliografía citada

- CHARNEY, J. I. and ALEXANDER, L. M. (eds.). *International Maritime Boundaries*, vol. I. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers 1993.
- COLSON, D. A. and SMITH, R. W. (eds.). *International Maritime Boundaries*, vol. V. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers 2005.
- DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA. *Handbook on the delimitation of Maritime Boundaries*. New York: United Nations 2000.
- FRANCALANCI, Guido and SCOVAZZI, Tullio (eds.). *Lines in the Sea*. Dordrecht: M. Nijhoff Publ, 1994.
- GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. «Apuntes sobre delimitación en derecho internacional del mar». *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, vol. XVI. 2016, pp. 255-300.
- GUTIÉRREZ CASTILLO, Víctor Luis. *El Magreb y sus fronteras en el mar. Conflictos de delimitación y propuestas de solución*. Barcelona: Huygens editorial 2009.
- LAGONI, Rainer and VIGNES, Daniel (eds.). *Maritime Delimitation*. Publications on Ocean Development 2006.
- LATHROP, Coalter (ed.). *International Maritime Boundaries*, vol. VII. Leiden: American Society of International Law and Koninklike Brill NV, 2016.
- LÓPEZ MARTÍN, Ana Gemma. «Frontera». Román Reyes (dir.). *Diccionario Crítico de Ciencias Sociales*, vol. II, 3.^a ed. Madrid y México: Plaza & Valdés 2009, pp. 1326-1327.
- OKONKWO, Theodore. «Maritime Boundaries Delimitation and Dispute Resolution in Africa». *Beijing Law Review*, vol. 8. 2017, pp. 55-78.
- ROS, Nathalie. «El derecho jurisprudencial de la delimitación marítima». *REDI*, vol. LXV. 2013.2, pp. 71-115.
- ROTHWELL Donald R. and STEPHENS, Tim. *The International Law of the Sea*. Oxford: Hart Publishing 2010.

- SAMUELS, Joel H. «Redrawing the Map: Lessons of Post-colonial Boundary Dispute Resolution in Africa». En LEVITT, Jeremy (ed.). *Africa. Mapping New Boundaries in International Law*. Oxford and Portland: Hart Publishing 2008, pp. 227-255.
- SOARES DE OLIVEIRA, Ricardo. *Oil and Politics in the Gulf of Guinea*. London: Hurst Publishers 2007.
- TANAKA, Yoshifumi. *Predictability and Flexibility in the Law of the Maritime Delimitation*. Oxford: Hart Publishing 2006.
- WALKER, Timothy. «Why Africa must resolve its maritime disputes». *Policy Brief* 80. Institute For Security Studies, october 2015.
- WEIL, Prosper. *Perspectives du droit de la delimitation maritime*. París: Editions A. Pedone 1988; *The Law of Maritime Delimitation-Reflections*. Cambridge: Grotius Publications Limited 1989.

Artículo recibido: 9 de abril de 2019.

Artículo aceptado: 13 de junio de 2019.
