

Bahía de Higer

Esperando al futuro



Son variados los distintos preceptos legales que han permanecido invariables y en vigor durante decenas de años e incluso de siglos. Se han mantenido ahí, impertérritos al devenir de los tiempos, aun habiéndose sobrepasado de largo las circunstancias que los originaron.

Tal es el caso de Islandia que no derogó hasta 2015 una ley de 1615 y en vigor hasta entonces, por la cual “se permitía” asesinar a todos los vascos que pusieran el pie en la zona oeste de su territorio, aunque dicha ley llevara cientos de años en desuso.

- **Texto: Josu Bilbao Cámara,** Capitán marítimo de Pasaia

Unos doscientos años

después de la ley de 1615, concretamente en 1856, se llevaron a cabo, en la ciudad vascofrancesa de Baiona, diferentes reuniones que concluyeron con la firma del tratado hispanofrancés donde se delimitaban los límites fronterizos con Francia de los territorios de Gipuzkoa y Navarra. En dicho acuerdo se dividieron las aguas de la Bahía de Higer en tres partes, una pegada a la costa española, de soberanía española; otra pegada a la costa francesa, de soberanía de Francia; y una tercera que se definió como de “aguas comunes”, sin concretar como se debían gestionar dichas aguas de soberanía común.

Esto no ocurrió con la cercana Isla de los Faisanes, la cual quedó en el tratado de límites como terreno compartido por ambos países, pero que más tarde, en el año 1901, tras un convenio firmado el 27 de marzo, la Comisión Internacional de los Pirineos concretó en qué forma se debía ejercer dicho condominio, estableciendo que la isla sería vigilada por cada país en turnos de seis meses, del 12 de agosto al 11 de febrero lo haría Francia y el periodo restante España. Este cambio

de “relevo” en la responsabilidad sobre la isla, se viene realizando hasta hoy en día con mayor o menor relevancia del acto, en función de las circunstancias del momento.

Actualmente, la condición jurídica de ambos lugares, es decir, las “aguas comunes” de la Bahía y de la Isla de los Faisanes, continúan con el mismo estatus que hace 168 años. En el caso de la Isla de los Faisanes esta circunstancia no parece entrañar mayor problema, habida cuenta de que se trata de una isla en mitad del río de escasos 7000 m², lo que la convierte en el condominio más pequeño del mundo en el que no es posible realizar ningún tipo de actividad. El acceso a la misma se encuentra terminantemente prohibido por ambos países, no existiendo puente ni estructura alguna que permita el acceso desde ambas orillas. En estas circunstancias parece que el carácter simbólico de la isla, escenario donde se firmaron en 1659 los acuerdos de la Paz de los Pirineos, y la nula repercusión que el terreno tiene en la vida de los habitantes de una y otra orilla, son razones suficientes para continuar con el régimen condominal sin mayor impedimento.

Cosa bien distinta sucede con las “aguas comunes”, las cuales conforman una extensión aproximada de 3,4 km² de lámina de agua, ubicada al abrigo del Cabo de Higer, donde los ciudadanos

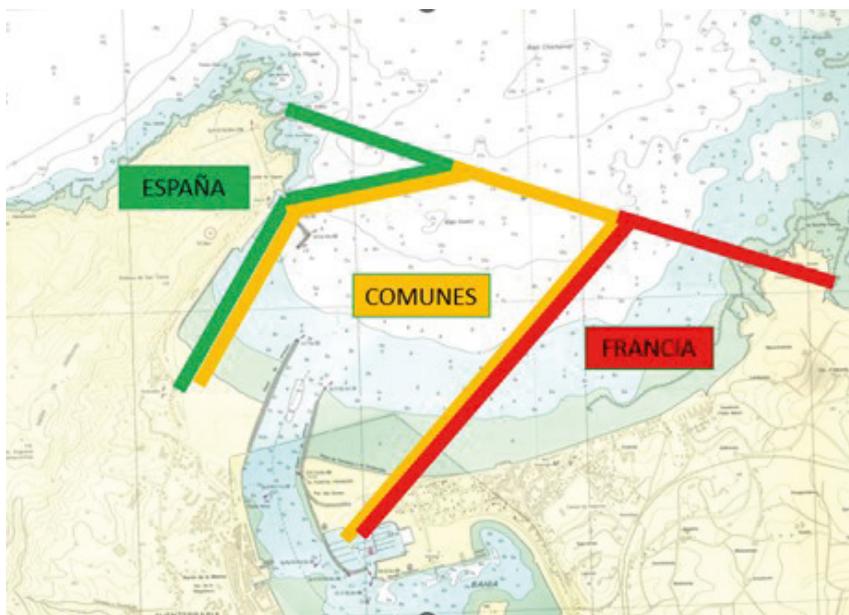
de uno y otro lado de la frontera realizan numerosas actividades de carácter económico y recreacional, principalmente.

De una vista rápida a la carta náutica nº 3910, se puede observar que dentro de las “aguas comunes” se encuentran parte de las zonas de baño de las playas de Hondarribia y de la francesa Hendaya, así como zonas de actividades náutico-recreativas asociadas a los arenales adyacentes. Pero quizás, lo más sorprendente es observar cómo las tres cuartas partes del puerto pesquero de Hondarribia, junto con Getaria, uno de los puertos pesqueros más importantes de Gipuzkoa, se encuentran dentro de estas “aguas comunes”.

Las causas objetivas que en su día llevaron a ambos países a adoptar tal delimitación se pueden agrupar en tres epígrafes: políticas, económicas y físicas.

Las causas **políticas** estaban propiciadas por el devenir de las confrontaciones bélicas que durante décadas pasadas habían tenido lugar entre ambos países, y en las que el dominio sobre el río Bidasoa y, sobre todo, la navegación por el mismo, había quedado demostrado ser de un valor estratégico y geopolítico de primer orden, siendo ambos países muy conscientes de que quien dominara los accesos desde el mar, dominaría el río y sus orillas. El modo de neutralizar que la entrada al río cayera bajo la soberanía de un solo país se resolvió determinando que dichas aguas fueran de común soberanía.

Entre las causas de carácter **económico** se encuentran las pesquerías de aquella época, con la preciada pesca del salmón entre otras especies, la cual era ejercida principalmente por embarcaciones de pequeño porte de un lado y otro de la frontera. El hecho de imposi-



División de las aguas en la Bahía de Higer.

bilitar la pesca al otro país original, sin duda, un gran perjuicio a los ciudadanos de una y otra parte, ya que para muchas familias era el origen de su sustento.

Y, por último, las condiciones **físicas**, que fueron las que probablemente jugaron un papel importante a la hora de determinar el área a circunscribir. Si se examina la carta

náutica de 1900, se puede observar que las sondas de mayor calado en la entrada al río se encontraban claramente en la parte occidental, pegadas a la costa española. Tal configuración hacía que los buques de la época en su maniobra de aproximación al río tuvieran que acercarse a la costa española para ganar barlovento y enfilar el canal

Carta náutica de 1900 con la zona de “aguas comunes” resaltada.



con seguridad. Esto explica que esa parte de “aguas comunes” se acerca más hacia el lado español que hacia el lado francés en la disposición acordada. También, cabe señalar que el Cabo de Higuer ofrece abrigo a los temporales y vientos predominantes del noroeste, proporcionando refugio a los buques de mayor porte que, por razones de calado, no podían navegar aguas arriba del Bidasoa, pero sí podían fondear en dicha zona con seguridad, cuyo fondo arenoso representa un buen tenedero.

Las causas anteriormente descritas de delimitación de las “aguas comunes” no tienen sentido en nuestros días, ni se puede decir que exista fundamento alguno que justifique su mantenimiento. En la actualidad, desde un punto de vista político, los dos países son miembros de la Unión Europea y sus relaciones bilaterales no adolecen de desconfianzas. En cuanto a los motivos económicos derivados de la pesca en la zona, hoy en día, ambos países participan con la misma estructura de esfuerzo pesquero determinada por Bruselas, quien promulga las medidas, reglamentos y directivas sobre la materia que no pasan por impedir pescar a un buque comunitario únicamente en función de su bandera; por ello, son otros los parámetros que articulan las políticas pesqueras, licencias, cuotas, estado de la biomasa, etc.

Y en relación con el cambio de las condiciones físico-orográficas del entorno, se puede constatar como la transformación sufrida en ambas orillas, con numerosos espacios ganados al mar por uno y otro país, ha configurado un canal de navegación que no se parece en nada al de la época. Por otra parte, la evolución de los buques y embarcaciones que actualmente transi-

Convenio Search and Rescue (SAR)

Hasta el año 2019, la línea divisoria que establecía el reparto de las aguas del golfo de Bizkaia, a efectos de responsabilidad SAR entre Francia y España, arrancaba desde el punto medio de la línea que une “La Punta Erdiko” en la costa española, con “Pointe Sainte Anne” en la costa francesa. En concreto en el punto “M”, según se encuentra definido en el Convenio entre España y Francia, sobre delimitación del mar territorial y de la zona contigua en el golfo de Bizkaia. Con ello, las aguas de la Bahía de Higuer quedaban fuera del citado reparto, entendiendo ambos países que las operaciones SAR en las mismas serían también “compartidas”, al igual que la soberanía sobre las mismas. Esta situación introducía una cierta ambigüedad a la hora de coordinar una operación de salvamento, coincidiendo ambos países que, tratándose del salvamento de vidas humanas en la mar, bien se merecía una mayor concreción.

Así, en el año 2019 aprovechando la revisión periódica del BISCAY PLAN y a propuesta de la parte española, se introdujo un anexo al mismo, mediante el cual se modificaban los límites de las zonas SAR hispano-francesas. En concreto, la propuesta presentada y aprobada por las autoridades francesas fue la de reubicar el inicio de la línea divisoria, que partía del punto “M”, colocándola en otro punto nuevo, denominado “J”, situado más al sur de la Bahía y posicionado sobre el punto medio de la línea que une los espigones de ambos países en la desembocadura del río.

Así, la ambigüedad que presentaba la condición de “aguas comunes” dentro de la Bahía quedaba neutralizada a efectos de salvamento, siendo la parte al oeste de la línea J-M, de responsabilidad española, y la parte hacia el este de la misma línea, de responsabilidad francesa.

Este es un ejemplo de la distorsión que el actual régimen jurídico de las aguas de la Bahía introduce en el día a día de la vida de la ciudadanía de una y otra orilla, que, en el caso del salvamento, se ha podido solucionar de manera pragmática por ambos países.

tan por sus aguas con modernos equipamientos: sondas, sistemas de propulsión, de gobierno, etc., han cambiado la forma de navegar en el entorno actual.

Por tanto, se puede concluir que las causas que motivaron hace 168 años la determinación de unas “aguas comunes” a la hora de establecer los límites fronterizos entre España y Francia se encuentran sobrepasadas por la realidad actual de ambos países y definitivamente obsoletas desde el punto de vista legal, económico y social.

La realidad de nuestros días es que en la zona en cuestión se realizan numerosas actividades de toda índole: tráfico marítimo, actividades náutico-recreativas, pesca recreativa y profesional en menor medida, fondeo de buques de gran porte, competiciones deportivas, baño, buceo, etc., además de las operaciones portuarias en el puerto pesquero de Hondarribia.

Es toda esta pléyade de actividades la que hace necesaria que las administraciones públicas de ambos países tengan que adop-

tar decisiones para la regulación, vigilancia y fiscalización de estas “aguas comunes”. Pero el problema se suscita cuando tales decisiones son adoptadas de manera unilateral por uno u otro país, en una zona en la que no se dispone de soberanía plena y, por tanto, susceptibles

de ser consideradas nulas de pleno derecho. Esta situación no es baladí, habida cuenta de la inseguridad jurídica que se genera entre las instituciones de uno y otro lado y los perjuicios que de ello se derivan para los usuarios de dicho espacio marítimo.

Esta situación real requiere una actualización de la condición

jurídica de las aguas que deberá ser fruto del consenso entre ambos países, como han hecho en otras ocasiones, por ejemplo, con la modificación del convenio SAR (Search and Rescue) existente entre ambos países, también llamado BISCAY PLAN.

Quizás haya llegado el momento de replantear este asunto por ambas partes para que la Bahía de Higer no quede anclada en el pasado “esperando al futuro”. ■



Vista panorámica del mar con algunos barcos en el agua con una parte de la ciudad de Hendaya (Francia) al fondo de la playa de Hondarribia en el País Vasco.