

REVISTA DE ESTUDIOS REGIONALES

I.S.S.N.: 0213-7585

2ª EPOCA Septiembre-Diciembre 2014



101

SUMARIO

Artículos

Miguel Ángel Acosta Sánchez. Hacia una cooperación Hispano-Marroquí en materia de medio ambiente. La aplicación de la estrategia marina europea en la ciudad de Melilla
Antonio Fernández Morales y Yanira Martín Carrasco. Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga

José Ruiz Chico, Antonio Rafael Peña Sánchez y Mercedes Jiménez García. Análisis de la competitividad de las exportaciones agroalimentarias españolas a nivel regional ante la crisis actual

Manuel Correa Gómez, Roberto Montero Granados y Juan de Dios Jiménez Aguilera. ¿Cuánto cuesta la dependencia en Andalucía? Aproximación al coste público y privado del Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia en Andalucía para 2011

Joaquín Guzmán, Carmen Lafuente y Carlos Poza. Caracterización del tejido empresarial en términos de dependencia funcional y dependencia productiva. Una aplicación a seis regiones españolas

M^a Victoria Gil-Cerezo y Eugenio Domínguez-Vilches. La mediación ambiental en la gestión de conflictos socioambientales asociados a políticas de ordenación territorial y desarrollo sostenible: Estudio de casos en el ámbito español

Manuel López-Estornell, José-Vicente Tomás-Miquel y Manuel Expósito-Langa. Conocimiento y efecto distrito en las empresas innovadoras. Un estudio en la región valenciana

Reseñas y reseñas bibliográficas

Texto

Hacia una cooperación Hispano-Marroquí en materia de medio ambiente: La aplicación de la estrategia marina europea en la ciudad de Melilla

Towards a Spanish-Moroccan cooperation in environmental issues: The implementation of the european maritime strategy in the city of Melilla

Miguel Ángel Acosta Sánchez¹
Universidad de Cádiz

Recibido, Marzo de 2014; Versión final aceptada, Mayo de 2014.

PALABRAS CLAVE: Melilla, Marruecos, Estrategia Marina Europea, Medio ambiente marino.

KEY WORDS: Melilla, Morocco, European Marine Strategy, Marine environment.

Clasificación JEL: K2, K33.

RESUMEN:

La incorporación de la Estrategia Marina Europea en España a través de la Ley 41/2010 presenta interesantes cuestiones sobre su aplicación en la demarcación marítima “Estrecho - Alborán”. Por una parte, tenemos el no reconocimiento por parte de Marruecos de las Ciudades, Islas y Peñones españoles en el norte de África; por otra, España ha previsto la aplicación de la Estrategia Marina Europea en Melilla en un área marítima no recogida en la legislación nacional. Esta situación debería favorecer la cooperación en materia medio ambiental entre los dos Estados y en el marco de los acuerdos bilaterales existentes.

ABSTRACT:

The incorporation of the European Marine Strategy Framework Directive in Spain by Law 41/2010 has raised interesting questions in regard to its application in the marine demarcation “Estrecho - Alborán”. These issues concern on the one hand, the non-recognition by Morocco of Spanish sovereignty over the Cities, Islands and Rocks in North of Africa; and on the other

1 Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación de I+D del Ministerio de Economía y Competitividad – “Cuestiones territoriales y cooperación transfronteriza en el área del Estrecho”, DER2012-34577 (2012-2015).

hand, Spain's planned implementation of the Marine Strategy in Melilla, in a maritime area not reflected in the national legislation. This should force a bilateral cooperation on environmental issues within the framework of existing international agreements.

Through the adoption of Law 41/2010, on marine environmental protection, Spain has proceeded with the transposition into its national legal framework the European Marine Strategy (Framework Directive 2008/56/EC). Following the same parameters as the Framework Directive, Law 41/2010 ultimate objective is the establishment of a "good environmental status" by 2020. Furthermore, the Law clearly defines the terms "Marine Strategy", "Environmental Objectives" and "Programs of Measures" among others. It also simplifies the regulation of the various phases established for achieving the marine strategies, such as the following:

1. - Initial assessment of the state of the marine environment;
2. - Determination of good environmental status;
3. - Establishment of environmental objectives;
4. - Establishment of a monitoring program;
5. - Development and implementation of a program of measures to achieve a good environmental status.

These phases are completed with the provisions of the 4th Additional Provision, which includes a timetable for the development and implementation of these strategies.

The strategies adopted should reinforce other measures taken in regional treaties, such as the Convention for the Protection of Marine Environment of the Coastal Region of the Mediterranean (Barcelona Convention). Moreover, and in accordance with the principle of flexibility in the development of marine strategies, consistency should be ensured with a number of procedural principles and planning criteria such as the precautionary principle, the ecosystem approach, legal requirements, sustainable development, preventive action, rectifying environmental damage at source and that the polluter should pay. Also, Law 41/2010, as well as the European Marine Strategy, foresees the need for cooperation with other States when sharing the same marine region.

Law 41/2010 states that the strategies are to cover the Territorial Sea, the Exclusive Economic Zone, Continental Shelf and Ecological or Fisheries Protected Areas, as well as "coastal waters" if not already protected by the Water legislation. In addition, the Law creates the concept of "demarcación marina", corresponding to each of the five created, a marine strategy. These "demarcations" correspond to the marine environment over which Spain has sovereignty or jurisdiction, in the following geographical areas:

- a) North Atlantic Marine Demarcation;
- b) South Atlantic Marine Demarcation;
- c) East-Balearic Marine Demarcation;
- d) Canary islands Marine Demarcation;
- e) Estrecho de Gibraltar – Alborán Marine Demarcation.

The Marine Demarcation "Estrecho de Gibraltar-Alborán" includes the marine environment over which Spain has sovereignty or jurisdiction in the area of Ceuta, Melilla, Chafarinas Islands, the rock of Perejil, Vélez de la Gomera and Alhucemas and the island of Alboran. This last reference to the islands and rocks over which Spain has sovereignty or jurisdiction in North Africa represents an exceptional legal support to Spanish claims of sovereignty over these territories. Also, it's the first time that Perejil rock is referred to in the Spanish legal system. The demarcation "Estrecho de Gibraltar-Alborán" necessarily implies, in the light of Spanish and European laws, a partnership with Morocco when developing marine strategies. However, this is also unlikely to succeed, because there is no maritime boundaries delimitation agreement between the two countries. This is the con-

sequence of the territorial claim by Morocco of cities, islands and rocks of Spanish sovereignty in northern Africa, which led Morocco to close its Mediterranean shores with straight baselines, locking or even misusing Spanish territories in support to its violation of General International Law.

Currently, the Spanish Ministry of Agriculture, Food and Environment has published the documents related to the "Marine Strategies, Initial Assessment, Good environment and environmental objectives"- These documents have been subject to public consultation on the website of the Ministry. In the section on "bi-tri-lateral meetings" within the the framework of the Strategy document, there is no reference to Morocco nor to any meeting held by Spain with other neighboring countries.. Neither does it refer to these meetings in the Strategy for the Estrecho de Gibraltar-Alboran.

According to this document by the Ministry, in the case of Melilla, the strategy would affect a portion of water, understood as Territorial Sea starting from the normal baselines, that is the low-water line along the coast. This interpretation would be the strict application of international and Spanish (Law 10/1977) legal framework. The Territorial Sea will extend seaward until the end of the EEZ of Morocco, and from drawing two parallel lines based on land boundaries, north and south, of the city of Melilla. In fact, there is a confidential Nautical Chart prepared by the Spanish Marine Hydrographic Institute in which are reflected these water coordinates called "Jurisdictional Waters" (Territorial Sea). Spain has never made public or official this Waters.

For the purpose of protecting the marine environment and the implementation of the European Marine Strategy in the city of Melilla, we consider that there's a need for practical arrangements between the two States and forgetting any claim of sovereignty. Since the environment is a Good (asset) shared by all States.

Hence, there are international legal texts that would allow such cooperation. Firstly, the Friendship and Cooperation Treaty between Spain and Morocco of 1991, refers to respect for international law, territorial integrity of states and the non-use of force between the parties. Secondly, there is the bilateral agreement on environmental cooperation, of 2000, which could serve as the legal basis for the implementation of the Marine Strategy for Marine Demarcation "Estrecho de Gibraltar-Alborán" through the exchange of information, opinions and suggestions and technical assistance. The whole legal package could be placed under the supervision of a Joint Monitoring Committee.

Moreover, the Barcelona Convention to which both States are parties, gives the possibility of concluding bilateral agreements and establish the general obligation to protect the environment and contribute to sustainable development.

Finally, within the EU, the Euro-Mediterranean agreement with Morocco, of 2000, provides for cooperation in the areas including monitoring and preventing pollution of the sea. And in the EU-Morocco Action Plan implementing the advanced status of 2013, the promotion and protection of the marine environment are expected, including conservation of marine ecosystems and the increase of cooperation under the Barcelona Convention and its protocols.

In summary, our opinion is that there are adequate legal instruments to achieve a good environmental status in the city of Melilla. This is possible through practical cooperation between Morocco and Spain and without affecting sovereignty claims, and always with a serious political will of both countries. Environment, and the Marine Environment, is a Good shared by the entire International Community.

1. LA ESTRATEGIA MARINA EUROPEA Y SU INCORPORACIÓN EN ESPAÑA: ANÁLISIS DEL MARCO LEGAL

La Estrategia Marina Europea, adoptada por Directiva 2008/56/CE de 17 de junio de 2008², se enmarca en una nueva fase política de la Unión Europea hacia los mares y océanos, y traducida en la denominada Política Marítima Integrada. La misma no es una Política europea en el sentido estricto, sino que constituye una herramienta transversal y multifuncional, que viene a dar coherencia a las diversas políticas existentes y relacionadas con el medio marino. Aún cuando esta Política no es objeto del presente estudio, es necesario apuntar algunas consideraciones a fin de ubicar adecuadamente a la Estrategia Marina³. Así, podemos definir a la Política Marítima Integrada como aquel instrumento que pretende integrar el conjunto de actividades humanas con efectos en las costas europeas, y dotarlas de una unicidad coherente, global, integrada, participativa y fundamentalmente sostenible. De este modo, en el momento en el que aquellas políticas que directa o indirectamente puedan afectar a los mares y océanos europeos – tales como transporte, pesca, comercio, seguridad, turismo o medio ambiente – deberán estar sujetas a una serie de directrices comunes y con objeto de alcanzar un adecuado nivel de calidad ambiental en las zonas costeras.

Dos serían los grandes documentos de referencia de esta nueva Política, ambas Comunicaciones de la Comisión Europea. En primer lugar, el Libro Verde de 2006 titulado “Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares”⁴, el cual indica que la política marítima propone explotar las sinergias entre la política regional y las políticas de pesca, de investigación e innovación, empresarial, de transporte marítimo, de medio ambiente y de energía, con

- 2 Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), *DO*, L 164, de 25.06.2008, pp. 19-40. Como complemento, se ha adoptado la Decisión 2010/477/UE de la Comisión, de 1 de septiembre de 2010, sobre los criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas, *DO*, L 232, de 02.09.2010, pp. 14-24. Ver, igualmente, Doc. COM (2012) 662 final, Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Contribución de la Directiva marco sobre la estrategia marina (2008/56/CE) a la ejecución de las obligaciones, compromisos e iniciativas que tienen los Estados miembros o la Unión a nivel de la UE o a nivel internacional en el ámbito de la protección medioambiental de las aguas marinas, de 16.11.2012. Sobre la Directiva marco pueden verse, Bou Franch (2009) 113-130; Sanz Larruga (2012) 109-168.
- 3 Sobre esta Política puede verse, Bou Franch (2009) 98-102; Koivurova (2009) 171-183; Núñez Lozano (2010) 17-38; Rey Aneiros (2012) 41-49.
- 4 Doc. COM (2006) 275 final, Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares, de 07.06.2006. Ver, Suárez de Vivero (2007) 409-414.

el fin de fomentar el desarrollo sostenible. En su desarrollo, la Comisión Europea presenta una serie de propuestas, entre las que podemos destacar la adopción de una Estrategia temática para hacer frente a las amenazas al medio ambiente marino, la cual se va a traducir posteriormente en la Estrategia Marina. En segundo lugar, el Libro Azul de 2007 “Sobre una política marítima integrada de la Unión Europea”⁵, que se centra en dotar a esta Política de un alcance relevante a nivel local, regional⁶, nacional e internacional, a través de iniciativas, entre otras, sobre el uso sostenible de los mares y océanos, proporcionar una alta calidad de vida en las regiones costeras y potenciar en liderazgo internacional de la Unión en temas marítimos. Además, el Libro Azul va a destacar la necesidad de un sistema de Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC) a nivel europeo, lo cual se tradujo en 2013 en una propuesta de Directiva de la Comisión Europea sobre la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas. Finalmente, y debido a la reticencia de los Gobiernos de los Estados miembros a la hora de permitir legislar por normas europeas la ordenación del territorio, la propuesta actual se la limitado a la ordenación del espacio marítimo (*maritime spatial planning*)⁷.

Es en este marco donde en junio de 2008 el Consejo y el Parlamento Europeo adoptaron la Directiva 2008/56/CE sobre la Estrategia Marina, considerada como la piedra angular medioambiental de la Política Marítima Integrada⁸. Su objetivo no será

- 5 Doc. COM (2007) 575 final, Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Sobre una política marítima integrada para la Unión Europea, de 10.10.2007 (Libro Azul).
- 6 Un estudio sobre el ámbito regional, puede verse en, Cortés Martín (2009) 261-279; Navarro Yáñez, Huete García (2010) 15-42.
- 7 La Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC) ha sido definida como un “proceso dinámico, continuo e interactivo destinado a promover el desarrollo sostenible de las zonas costeras mediante la integración de políticas, objetivos, estrategias y planes sectoriales en el espacio y el tiempo y la integración de los componentes terrestres y marinos del litoral” en Barragán Muñoz (2003) 282. Sobre la GIZC, en el ámbito europeo, se ha adoptado únicamente la Recomendación 2002/413/CE del PE y del Consejo, de 30 de mayo de 2002, sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa, DO, L 148, de 06.06.2002, pp. 24-27. La propuesta de 2013 se puede encontrar en Doc. COM (2013) 133, final, Propuesta de Directiva del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas, de 12.03.2013. Respecto a esta última, y sobre su situación actual puede verse el Informe del Comité de las Regiones, de 18 de septiembre de 2013, muy crítico con la inclusión de la GIZC, en DO, C 356, de 05.12.2013, pp. 124-132, y, en el procedimiento legislativo, Doc. PE 2013/0074(COD), de 12.12.2013; Doc. Consejo 7500/14, *Council confirms on maritime spatial planning*, de 12.03.2014; y Press Release IP/14/459, *Commission welcomes Parliament’s adoption of Maritime Spatial Planning legislation*, de 17.04.2014. Sobre la GIZC en la UE, ver, en general, Menéndez Rexach (2010) 135-186; Sanz Larruga (2009) 29-54; Tros-de-Llarduya Fernández (2008) 143-156.
- 8 Resolución del Parlamento Europeo (PE), de 20.05.2008, sobre una política marítima integrada para la Unión Europea, DO, C 279 E, de 19.11.2009, pp. 30-35, apartado 21.

otro que alcanzar un buen estado medioambiental⁹ del medio marino para 2020. Con este fin, la Directiva marco establece un sistema de fases cronológicas y aplicables a las regiones y subregiones que se listan. Podemos estructurar dichas fases a su vez en dos subfases, de tal modo que la primera de ellas iría desde 2008 –entrada en vigor de la Directiva Marco– hasta 2013 –publicación de la evaluación del medio ambiente marino y de los objetivos necesarios a alcanzar–; la segunda subfase, que acaba de comenzar, implicaría la adopción de medidas y el establecimiento de estrategias nacionales para alcanzar el Buen estado ambiental¹⁰. Además, tanto los programas de medidas como las posteriores actuaciones nacionales deberán basarse en el desarrollo sostenible a través del concepto de “enfoque ecosistémico”, entendido este último como la garantía de que la presión conjunta de las actividades humanas se mantenga a niveles compatibles con la consecución de un buen estado ambiental, y que no se comprometa la capacidad de los ecosistemas marinos de responder a los cambios inducidos por el hombre.

Estas estrategias nacionales deben ser aplicadas, de acuerdo con la propia Directiva Marco, a las aguas bajo soberanía o jurisdicción de los Estados, comprendiendo el lecho marino, la columna de agua y la superficie. Así, las estrategias se aplican al Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y la Plataforma Continental de los Estados, incluyendo, además, las denominadas “aguas costeras”, definidas por la Directiva 2000/60/CE (Directiva de Aguas¹¹). Y concretamente a las siguientes regiones y subregiones:

- el Mar Báltico;
- el Océano Atlántico Nororiental, que comprende a su vez cuatro subregiones: el Mar del Norte en sentido amplio; el Mar Céltico; el Golfo de Vizcaya y las

- 9 Se define el Buen Estado Ambiental como “el estado medioambiental de las aguas marinas en el que estas dan lugar a océanos y mares ecológicamente diversos y dinámicos, limpios, sanos y productivos en el contexto de sus condiciones intrínsecas, y en el que la utilización del medio marino se encuentra en un nivel sostenible, quedando así protegido su potencial de usos y actividades por parte de las generaciones actuales y futuras”. Art. 3 de la Directiva Marco sobre la estrategia marina.
- 10 No parece que la primera subfase haya finalizado con unos resultados positivos, a tenor de la situación crítica de los mares y océanos europeos según el informe de la Comisión presentado en febrero de 2014. Ver, Doc. COM (2014) 97 final, Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, Primera fase de aplicación de la Directiva marco sobre la estrategia marina (2008/56/CE), Evaluación y orientaciones de la Comisión Europea (SWD(2014) 49 final), de 20.02.2014. Habrá que estar atentos a la evolución normativa y al nivel de cumplimiento de los Estados en la segunda de las subfases apuntadas.
- 11 Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, *DO*, L 327, de 22.12.2000, pp. 1-73.

- costas ibéricas; y en el Océano Atlántico, la región biogeográfica macaronésica, definida por las aguas que circundan las Azores, Madeira y las Islas Canarias;
- y el Mar Mediterráneo, con cuatro subregiones igualmente: Mediterráneo Occidental, Adriático, Jónico y Mediterráneo Central, y el Mar Egeo Oriental.

En el caso de regiones o subregiones compartidas entre dos o más Estados miembros o entre estos y terceros Estados, la Directiva marco prevé (artículos 5.3 y 6) una cooperación a efectos de adoptar medidas urgentes a través de un plan común de acción, en el primer caso; y una cooperación a través de foros regionales existentes, en el segundo¹².

Lo más interesante de la Directiva Marco, a efectos jurídicos, es la obligación de los Estados miembros de adoptar las medidas necesarias para 2020, y a fin de alcanzar un buen estado ambiental, medidas que además estarán sujetas al control de la Comisión Europea y, subsidiariamente, a la jurisdicción del TJUE. Por otra parte, esta obligación para los Estados miembros, va más allá de las meras obligaciones de comportamiento de los Convenios regionales en la materia, como son el Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo, o el Convenio de París para la región del Atlántico Norte.

Entrando en el caso español, la transposición de la Directiva marco se ha producido a través de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre de 2010, de protección del medio marino¹³. La Ley sigue básicamente los mismos parámetros que la Estrategia Marina Europea, de tal modo que establece como objetivo mantener un buen estado ambiental para 2020, y a través de una serie de fases cronológicas, que serían las siguientes: evaluación inicial del estado del medio marino; determinación del buen estado ambiental; y establecimiento de una serie de objetivos ambientales, antes del 15 de julio de 2012; establecimiento de un programa de seguimiento, antes del

- 12 Estos foros regionales serían los creados por los siguientes Convenios de los que la UE es parte: Convenio para la protección del Medio Marino y de la Región Costera de Mediterráneo (enmendado en 1995), DO, L 240, de 19.09.1977, pp. 1 y ss; Convenio sobre la protección del medio marino en la zona del Mar Báltico (Convenio de Helsinki de 1992), DO, L 73, de 16.03.1994, pp. 1 y ss; y Convenio sobre la protección del medio marino del Nordeste Atlántico, Convenio de París, 1992, DO, L 104, de 03.04.1998, pp. 1 y ss.
- 13 B.O.E., nº 317, de 30.12.2010. Ver, Resolución de 13 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 02.11.2012, por el que se aprueban los objetivos ambientales de las estrategias marinas españolas en B.O.E., nº 285, de 27.11.2012, Sec. III, p. 82340. Sobre la Ley 41/2010, ver, Arana García, Sanz Larruga (Dirs.) y Navarro Ortega (Coord.) (2012); De Marcos (2011); Ortiz García (2011) 1-31; Suárez de Vivero, Rodríguez Mateos (2012) 18-27.

15 de julio de 2014; y elaboración, en 2015, y aplicación, a partir de 2016, de un programa de medidas para lograr un buen estado ambiental¹⁴.

Sobre el ámbito espacial de aplicación de la Ley 41/2010, la misma prevé que las estrategias marinas abarquen el Mar Territorial, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y las zonas de Protección Pesquera o Ecológica, así como las “aguas costeras” si no están ya protegidas por la normativa sobre aguas, esto es el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, que transpone la Directiva marco del agua¹⁵. Estas estrategias marinas se aplicarán a cada una de las cinco demarcaciones creadas por la Ley 41/2010¹⁶, y que corresponden a las aguas sobre las cuales España ejerce soberanía o jurisdicción en los siguientes espacios geográficos:

- demarcación marina noratlántica: entre el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Francia en el Golfo de Vizcaya y el límite septentrional de las aguas jurisdiccionales entre España y Portugal;
- demarcación marina sudatlántica: entre el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Portugal en el Golfo de Cádiz y el meridiano que pasa por el cabo de Espartel;
- demarcación marina del Estrecho y Alborán, que comprendería a su vez dos zonas: la primera que comprendería la zona entre el meridiano que pasa por el cabo de Espartel y una línea imaginaria con orientación 128° respecto al meridiano que pasa por el cabo de Gata¹⁷; la segunda sería el medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción en el ámbito de Ceuta, Melilla, las islas Chafarinas, el islote Perejil, Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y la isla de Alborán;
- demarcación marina levantino-balear: entre una línea imaginaria con orientación 128° respecto al meridiano que pasa por el cabo de Gata, y el límite de las aguas jurisdiccionales entre España y Francia en el Golfo de León;
- demarcación marina canaria: en torno a las islas Canarias.

14 Las tres primeras fases se han completado en el plazo previsto, estando los documentos disponibles en la web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el apartado “Costas y Medio Marino”, en <http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/estrategias-marinas/>.

15 Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, *B.O.E.*, nº 176, de 24.07.2001.

16 De cualquier modo, y como indica la Disposición Adicional 2ª de la Ley 41/2010, el Gobierno podrá crear otras nuevas demarcaciones marinas o modificar las existentes.

17 Aquí nos encontramos con la falta de delimitación consensuada entre España y el Reino Unido de los espacios marítimos en la Bahía de Algeciras, debido al contencioso sobre Gibraltar. Ver, González García, Acosta Sánchez (2013).

Finalmente, y al igual que se indica en la Estrategia Marina Europea, la Ley 41/2010 prevé la necesidad de una cooperación con otros Estados cuando se comparta una misma región o subregión marina, con objeto de asegurar la coherencia y la coordinación de las estrategias (artículo 23).

2. LA DEMARCACIÓN MARINA DEL “ESTRECHO-ALBORÁN” Y LA CUESTIÓN DE LA SOBERANÍA DE LAS CIUDADES, ISLAS Y PEÑONES ESPAÑOLES EN EL NORTE DE ÁFRICA

La demarcación marina “Estrecho-Alborán” comprende cuatro provincias andaluzas –Cádiz, Málaga, Granada y Almería– y las ciudades de Ceuta y Melilla. Dicha demarcación se extiende desde el Cabo Espartel (norte de África) pasando por el Estrecho de Gibraltar hasta el mar de Alborán, incluyendo las Islas Chafarinas, el islote Perejil, los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas, y la isla de Alborán, situándose en la parte más occidental del Mar Mediterráneo¹⁸.

Esta demarcación debiera necesariamente favorecer, a la luz de la norma española y europea, una cooperación con Marruecos a fin de elaborar las estrategias marinas. No obstante, esto es poco probable, al no existir acuerdo de delimitación de fronteras marítimas entre ambos países. Y ello debido a la reivindicación territorial por parte de Marruecos de las ciudades, islas y peñones de soberanía española en el norte de África.

Y es que, en la delimitación de sus espacios marítimos, España ha actuado de acuerdo a los parámetros marcados en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUMD), de 1982¹⁹. De esta forma, se adoptaron una serie de normas previendo un Mar Territorial de 12 millas y una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, y a partir de las Líneas de Base Recta establecidas²⁰. No obstante, existen zonas litorales españolas no cerradas por Líneas de Base motivadas en la mayor parte de casos por cuestiones geográficas sin consecuencias jurídicas de relieve²¹. En el caso de las Ciudades, islas y peñones españoles en el norte de África,

18 Ver, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2012b) 1.

19 El CNUMD aparece publicado en *B.O.E.*, nº 39, de 14.02.1997. Ver, en general, Jiménez Piernas (2001) 105-124; Yturriaga Barberán (1993).

20 Real Decreto 2510/1977, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, *B.O.E.*, nº 234 de 30.09.1977; Ley/1977, sobre Mar Territorial, *B.O.E.*, nº 7, de 08.01.1977; y Ley 15/1978, sobre Zona Económica Exclusiva, *B.O.E.*, nº 46, de 23.02.1978. Ver, en general, Gutiérrez Castillo (2005); Messegueur Sánchez (1999); Orihuela Calatayud (1989).

21 Así, los tramos de costa que va desde Cabo Silleiro hasta la frontera portuguesa, y la desembocadura del Río Miño, en el litoral gallego; la desembocadura del río Guadiana en el litoral andaluz; desde Cabo Salou a Hospitales de Llobregat y desde Mataró a Cabo Bagur en el litoral catalán. En los archipiélagos,

son motivos políticos los que han impedido establecer Líneas de Base²², por lo que según la normativa nacional e internacional, el límite interior del Mar Territorial vendría determinado por la Línea de Base Normal o Línea de bajamar escorada (artículo 5 CNUDM y artículo 2 de la Ley 10/1977)²³.

Como hemos indicado, esta situación de las Ciudades, islas y peñones españoles, entre los que se encuentra Melilla, viene derivada por la falta de reconocimiento marroquí de la soberanía española, impidiendo un acuerdo de delimitación de fronteras marítimas. Es más, Marruecos, al proceder a establecer sus Líneas de Base mediterráneas, ha encerrado en sus Aguas Interiores o incluso ha usado como punto de apoyo los territorios españoles existentes²⁴. En el caso de la ciudad autónoma de Melilla, las Líneas de Base Recta marroquíes que le afectan serían las que van desde Los Farallones a la Roca de Restinga de Tofino, y entre esta última y la Punta Norte de la Isla del Congreso en el archipiélago de Las Chafarinas, dejando a Melilla cerrada casi por completo, si bien queda abierto únicamente un pequeño pasillo al norte entre los Farallones y el cabo Tres Forcas, en territorio marroquí. Es opinión generalizada que esta delimitación marroquí viola las normas de Derecho Internacional General codificadas por el CNUDM de 1982 (artículo 7.6 CNUDM)²⁵. Además, la medida no es oponible a España, toda vez que en el momento de la adopción de la norma marroquí, España presentó en febrero de 1976 una Nota Verbal

quedan sin cerrar los tramos desde Cabo Menorca a Punta Nati, en Menorca; desde Isla Dragonera hasta Cabo Formentor en Mallorca; desde Punta de Sa Creu a Punta Grossa en Ibiza; desde Punta Aldea a Punta Parchel al sudoeste de Las Palmas de Gran Canaria; y desde punta Tiñosa a Punta Entellada al este de Fuerteventura. Ver, Atmane (2007) 6-8; Gutiérrez Castillo (2005) 163-165.

- 22 Otra situación similar es la zona de la Bahía de Algeciras, derivada de la controversia sobre Gibraltar y sus aguas. Ver, González García (2004) 77-93; González García (2011) 91-117. Igualmente, Del Valle Gálvez, González García, Verdú Baeza (2012) 407-440.
- 23 En la doctrina española, Orihuela Calatayud, Lacleta y Gutiérrez Castillo, han realizado propuestas en cuanto a la delimitación de las fronteras, pero pasando todas ellas por un previo reconocimiento por parte de Marruecos de la soberanía española sobre las Ciudades, islas y peñones. Ver, Gutiérrez Castillo (2005) 268-269; Lacleta (2003) 11-14; Lacleta (2004) 21-25; Orihuela Calatayud (1989) 210-219.
- 24 *Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines*, B.O.R.M., n° 3149, de 07.03.1973, desarrollado por *Décret n° 2-75-311 du 21 juillet 1975, déterminant les lignes de fermeture de baie sur les côtes marocaine et les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaine*, B.O.R.M., n° 3276, de 13.08.1975. Ver, Anhish (1993) 190-193; Atmane (2007) 57-65; González Jiménez (2007) 63-101, en pp. 83-86; Gutiérrez Castillo (2009) 87-92; Lacleta (2003) 4-6.
- 25 Ver, STIJ en el asunto *Délimitation maritime et questions territoriales entre Qatar et Bahrein, fond, arrêt*, C.I.J. *Recueil* 2001, p. 40, párr. 167. Igualmente, Gutiérrez Castillo (2007) 171-197 en p. 178; Lacleta (2003) 3; Orihuela Calatayud (1989) 218-219. Para la doctrina marroquí, al considerar ilegales los enclaves españoles, no afectaría a la aplicación del Derecho del mar en sus costas. Ver, Abdallah (1981) 21.

de protesta²⁶. Reacción española que se ha repetido con ocasión de la adhesión de Marruecos al CNUDM en 2007, y al haber incluido el reino alauita una Declaración reafirmando la soberanía marroquí sobre las Ciudades, islas y peñones²⁷.

Otra cuestión de interés es la situación del puerto de Melilla respecto al vecino puerto marroquí de *Beni Enzar* (Nador)²⁸. Y es que ambos puertos comparten la

26 “El Decreto núm. 2-75-311 publicado el 13 de agosto de 1975 en violación de normas de Derecho Internacional universalmente reconocidas, toma como puntos de referencia para el trazado de líneas de base, territorios bajo soberanía española, tales como Punta Almina (Ceuta) y las Islas del Congreso y del Rey (Chafarinas) y procede a una delimitación unilateral del mar territorial en zonas marítimas que confinan aguas españolas en el Estrecho de Gibraltar, en las Islas Canarias y en el Mediterráneo. A consecuencia de la delimitación hecha por el citado Decreto se produciría un aislamiento de aguas interiores españolas respecto a alta mar, efecto incompatible con normas bien establecidas en el Derecho internacional vigente. El Gobierno español formula su más enérgica protesta por las vulneraciones de la soberanía española que el citado Decreto implica y hace expresa y plena reserva de sus derechos”. Nota reproducida en, González Jiménez (2007) 86; Lacleta (2003) 4.

27 La Declaración marroquí, en, *Dahir 1-04-134 du 17 jourada I 1429 (23 mai 2008) portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de ladite convention, fait le 28 juillet 1994, B.O.R.M., n° 5714, de 05.03.2009* : « 1- les droits et règlements marocains relatifs à la mer s'appliquent sans préjudice des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; 2- le gouvernement du Royaume du Maroc réaffirme que Sebta, Melilla, l'îlot d'Alhucemas, le rocher de Vellez et les îles Chaffarines, sont des territoires marocains. Au cours de son histoire et jusqu'à nos jours, le Maroc ne s'est jamais départi de son souci majeur de récupérer ces enclaves, sous occupation espagnole, afin de réaliser son intégrité territoriale. En ratifiant la Convention, le gouvernement du Royaume du Maroc déclare que cette ratification ne peut en aucune manière être interprétée comme une reconnaissance de cette occupation; 3- le gouvernement du Royaume du Maroc ne se considère lié par aucune législation interne ou déclarations faites ou qui pourraient être faites par d'autres Etats lors de la signature ou de la ratification de la Convention. Il se réserve, si nécessaire, le droit de fixer sa position à leur égard en temps opportun; 4- le gouvernement du Royaume du Maroc se réserve le droit de faire en temps opportun les déclarations prévues aux articles 287 et 298 en ce que concerne le règlement des différends ».

La respuesta española, en, *B.O.E.*, n° 274, de 13.11.2009: «En relación con la declaración hecha por Marruecos el 31 de mayo de 2007 con ocasión de la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, España desea formular las siguientes declaraciones: (i) Las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, los Peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera y las Islas Chafarinas, son parte integrante del Reino de España, que ejerce su plena y total soberanía sobre dichos territorios, así como sobre los espacios marinos generados a partir de los mismos en virtud de lo previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (ii) Las Leyes y reglamentos marroquíes referidos a los espacios marinos, no son oponibles a España salvo en caso de compatibilidad con las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ni pueden afectar, a los derechos soberanos o de jurisdicción que España ejerza o pueda ejercer sobre sus propios espacios marinos, definidos de conformidad con la Convención y otras normas internacionales aplicables».

28 Sobre la historia del puerto de Melilla, puede verse, Bravo Nieto, Bellver Garrido (2009). Ver, igualmente, Instituto Hidrográfico de Marina (2010) 196-198. Sobre la eficacia de los puertos españoles, ver, Meda Bardual, Sala Garrido (2011) 161-184.

misma bocana. Así, el puerto de *Beni Enzar* está construido parcialmente sobre lo que serían aguas portuarias de Melilla –Aguas Interiores españolas–, y sin que conste protesta por parte de España. De este modo, el dique Norte del puerto marroquí –mucho mayor en tamaño que el melillense– abriga al dique Sur del puerto español, actuando éste último como una especie de dique de contención del puerto marroquí²⁹.

FIGURA 1
PUERTOS DE MELILLA Y *BENI ENZAR*



Fuente: www.puertodemelilla.es, a partir de elaboración propia

A pesar de la falta de cualquier tipo de mecanismo de coordinación expreso entre ambos puertos, podemos considerar la existencia de instrumentos legales-políticos que estructuran la gestión portuaria y de navegación entre ambos países. Los mismos, se basan en la aplicación implícita de normas convencionales, en par-

29 Gutiérrez Castillo (2007) 189.

ticular el Convenio bilateral sobre transporte marítimo, de 1979³⁰, así como normas de cortesía, y derivadas de la aquiescencia española ante la ausencia de protesta por la construcción de una obra naval sobre su territorio. Con todo, la práctica en cuanto a la navegación y entrada y salida en los puertos pasaría por la existencia de una bocana común, formada por el dique nordeste del puerto melillense y el dique norte del puerto marroquí. Esta bocana común estaría dividida en dos canales a partir de un punto intermedio y equidistante entre ambos extremos, de tal forma que estos canales serían utilizados, cada uno de ellos, para entrar y salir del puerto español y marroquí, respectivamente³¹.

3. LA APLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA MARINA EUROPEA A LA CIUDAD DE MELILLA: PROBLEMÁTICAS

Debemos entonces aclarar qué aguas melillenses serían objeto de la aplicación de la estrategia nacional en la demarcación “Estrecho-Alborán”. Como ya hemos indicado, la no delimitación de Líneas de Base Recta en las Ciudades, islas y peñones españoles en el norte de África, hace que se tome como punto de partida la Línea de bajamar escorada, considerada como Línea de Base Normal y a partir de la cual se establece un Mar Territorial hasta un máximo de 12 millas marinas. Para José Manuel Lacleta, la aplicación stricto sensu de la normativa legal tanto internacional como española y marroquí, desconociendo cualquier corrección por la especialidad de la situación, implicaría la existencia de un Mar Territorial de doce millas para Melilla, y a partir de la prolongación hacia el mar de unas líneas imaginarias en las fronteras Sur y Norte de esta Ciudad autónoma³². No obstante, sigue Lacleta,

30 B.O.E., nº 301, de 16.12.1980. El Convenio fue modificado por medio de un Canje de Notas de fechas 30.12.1992 y 14.05.1993, B.O.E., nº 28, de 02.02.1994. Este Convenio no hace referencia expresa a los puertos de Ceuta y Melilla, sino únicamente a los puertos españoles y marroquíes de forma genérica. Su objetivo es organizar los tráficos en los puertos de ambos países y definir las condiciones de acceso, prever la eliminación de los obstáculos al desarrollo de la navegación entre los puertos y asegurar la coordinación del tráfico portuario; abstenerse de cualquier servicio portuario en el territorio de la otra parte; y conceder a los buques del otro Estado *el trato más favorable posible* en la entrada, estancia y salida de los puertos, y facilitar y acelerar el tráfico marítimo y simplificar las formalidades administrativas aduaneras y sanitarias (la cursiva es nuestra). Estos preceptos dejan claro que tanto las autoridades españolas como las marroquíes deberán disponer de los medios más adecuados para facilitar, en un régimen de reciprocidad, la navegación por sus puertos de los buques del otro Estado, y con independencia de dónde se encuentren.

31 Sobre la cuestión, ver, Acosta Sánchez (2014).

32 Lacleta (2003) 12; Lacleta (2004) 24-25. En el mismo sentido, Atmane (2007) 147. Así aseguraba ya el Gobierno español en 1988, a través de su Ministro de Asuntos Exteriores. Véase, Pregunta de C. Benet Cañete, sobre medidas del Gobierno para solucionar el problema de las aguas jurisdiccio-

el problema de esta delimitación es la existencia del puerto de *Beni Enzar*, el cual, ineludiblemente, ocupa aguas portuarias pertenecientes a España, y dado que la línea del Sur pasaría por encima del dique principal del puerto marroquí.

FIGURA 2
**DELIMITACIÓN DEL MAR TERRITORIAL MELILLENSE EN APLICACIÓN
 STRICTO SENSU DEL CNUMD**



Fuente: LACLETA, J.M. (2004), 25, a partir de Google Maps y elaboración propia.

En este punto, es interesante indicar que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente tiene disponibles en su web oficial todos los documentos contenidos en la publicación “Estrategias Marinas, Evaluación Inicial, Buen Estado

nales y el pasillo internacional de navegación de la ciudad de Melilla a las ciudades peninsulares, y respuesta del Ministro de Asuntos Exteriores, *Diario de Sesiones*, Senado, Sesión Plenaria, nº 76, de 10.05.1988, pp. 3242-3243; Contestación del Gobierno a la pregunta de don J. S. Hernández Mollar, sobre delimitación del mar territorial de Melilla con Marruecos, *B.O.C.G.*, Senado, Serie I, nº 236, de 21.10.1988, pp. 10140-10141.

ambiental y objetivos ambientales” (los documentos generales y la Estrategia para cada una de las cinco demarcaciones). Concretamente, en la publicación, *Estrategia Marina, Demarcación marina del Estrecho y Alborán, parte II, Análisis de presiones e impactos*, aparece un cuadro con el mallado correspondiente a esta demarcación, y las aguas afectas a Melilla serían precisamente las resultantes de la aplicación literal de la normativa internacional, esto es 12 millas marinas desde la línea de bajamar escorada.

FIGURA 3
LÍMITES Y MALLADO DE LA DEMARCACIÓN “ESTRECHO-ALBORÁN”



Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2012c) 3.

Cabe destacar que esta delimitación de las aguas melillenses no aparece recogida en ningún otro documento oficial, y menos aún en ninguna carta náutica, en concreto la que recoge la costa melillense, la carta náutica nº 433, de Cabo Tres Forcas a Ras Cantara Run. Más interesante aún es el hecho de la existencia de una versión confidencial elaborada por el Ministerio de Defensa de esta misma carta náutica nº 433, y en la que están reflejadas las coordenadas de unas denominadas *Aguas Jurisdiccionales de Melilla* –entiéndase Mar Territorial– siguiendo estas pautas³³.

33 Dicha carta confidencial, a la que ha tenido acceso el autor, sería la Carta náutica nº 433, De Cabo Tres Forcas a Ras Quiviana, 8ª reimpresión, mayo de 1985, y en la que viene incluida la nota “Corre-

En nuestra opinión, es criticable esta posición del Gobierno español, en cuanto que da por hecho una situación con consecuencias jurídicas al ignorar completamente la existencia del puerto de *Beni Enzar* con los problemas en materia de navegación que ya hemos indicado. Esto es, un claro vacío legal en cuanto al régimen aplicable en la entrada y salida de embarcaciones, unido a la nula cooperación y coordinación de las autoridades portuarias hispano-marroquíes. De esto último es un claro ejemplo la publicación *Estrategias Marinas, Documento Marco: Evaluación Inicial, Buen Estado ambiental y objetivos ambientales*, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en cuyo apartado de reuniones bi-tri-laterales celebradas por España con otros países limítrofes, no hay constancia de haberse reunido con Marruecos, ni mucho menos con Reino Unido debido al contencioso de Gibraltar³⁴. Por otra parte, la falta de publicidad de la delimitación de las aguas melillenses, si bien pudiera justificarse por motivos políticos y/o diplomáticos, no ayuda a clarificar la situación. Más bien debiera tomarse dicha delimitación como un posible punto de partida a la hora de alcanzar acuerdos prácticos en materia de navegación con las autoridades marroquíes, y siempre con un grado de transparencia suficiente para evitar cualquier situación no regulada en la práctica.

Procede ahora determinar la existencia de un marco legal en materia medioambiental y que nos sirviera para poder vehicular una cooperación hispano-marroquí en estas materias y con objeto de lograr un buen estado ambiental en las aguas melillenses.

4. EL MARCO LEGAL DE COOPERACIÓN BILATERAL HISPANO-MARROQUÍ EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL

La necesidad de una cooperación en materia de medio ambiente y protección del medio marino, no debe, en nuestra opinión, limitarse por el posicionamiento político de los Estados. Así, debería superarse cualquier reivindicación de soberanía y centrarse los Estados en la protección de un bien común como es el medio marino. Para ello, existe todo un marco legal que prevé esta cooperación y que tanto España como Marruecos deben acudir a fin de dar efectividad a lo establecido en la Estrategia Marina Europea. Ello debe demostrar que es factible la posibilidad de buscar una solución consensuada cuando surgen intereses comunes, en pro

gida por "avisos a navegantes" hasta el grupo 45, 06/11/1993". Las coordenadas marcadas son las siguientes: 1) 35°19'15"N 002°57'06"W; 2) 35°20'12"N 002°55'33"W; 3) 35°23'18"N 002°42'30"W; 4) 35°21'18"N 002°41'30"W; 5) 35°19'12"N 002°46'00"W; 6) 35°17'30"N 002°50'00"W; 7) 35°16'45"N 002°52'30"W; 8) 35°16'18"N 002°55'45"W.

34 Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2012 a) 44-45.

de la convivencia de los pueblos, y dejando al margen cualquier reivindicación de soberanía.

Con este objetivo, es interesante observar algunos tratados bilaterales que pueden ser tomados como base jurídica para facilitar la cooperación³⁵. Conviene resaltar, en primer lugar, que en ningún tratado bilateral se hace mención a la reclamación marroquí sobre las Ciudades, Islas y Peñones españoles en el Norte de África, y sí, en cambio, al respeto de la soberanía de cada una de las partes. Tal es el caso del Tratado de amistad, buena vecindad y cooperación firmado el 4 de julio de 1991³⁶, y en cuyo preámbulo se hace referencia expresa al respeto al Derecho Internacional y entre cuyos principios generales se prevé el respeto a la integridad territorial y al no recurso a la fuerza entre las partes³⁷. Por su parte, la regulación prevista en el Tratado en materia de tráfico marítimo de 1979, ya citado, y su aplicación, aunque sea implícita, en Melilla, ha permitido el actual régimen de convivencia en la navegación por los dos puertos, al organizar el tráfico en los puertos de ambos países, definir las condiciones de acceso, asegurar la coordinación del tráfico portuario y facilitar la entrada, estancia y salida de los puertos, entre otras cuestiones. Como complemento de este Tratado de tráfico marítimo, el 6 de febrero de 1996, se firma un Acuerdo de cooperación en la lucha contra la contaminación y el salvamento marítimo, el cual si bien prevé una cooperación en caso de rescate, no parece haberse aplicado hasta la fecha, ni siquiera con ocasión del incidente del *Mistral Express* en 2007³⁸.

Sin lugar a dudas, el Convenio de mayor interés y que debe ser reconocido como el instrumento adecuado para la aplicación de la Estrategia Marina Europea

35 Para un estudio sobre los tratados suscritos entre España y Marruecos, véase, Torrejón Rodríguez (2006). Igualmente, Del Valle Gálvez, Torrejón Rodríguez (2013).

36 *B.O.E.*, nº 49, de 26.02.1993.

37 De acuerdo con estos principios, podemos observar que se han incumplido notoriamente, por cuanto que Marruecos sigue sin respetar la normativa internacional al mantener las Líneas de Base Recta en sus costas, aislando a territorios españoles de una salida hacia Alta Mar. Igualmente, la construcción del puerto de *Beni Enzar* viola la integridad territorial española al introducirse en las aguas portuarias melillenses. Y finalmente, el conflicto del islote de Perejil ha dejado muchas dudas sobre el recurso a medios pacíficos para la solución de controversias. De cualquier modo, la no referencia a cuestiones reivindicativas en este Tratado, puede servirnos a efectos de buscar opciones de cooperación más allá de cualquier disputa territorial.

38 *B.O.E.*, nº 253, de 22.10.1999. Un comentario, en, Atmane (2007) 221-222. El 15 de febrero de 2007, el buque marroquí *Mistral Express*, que se dirigía al puerto de *Beni Enzar*, quedó encallado en la escollera del dique Sur melillense, al no atender a las señales de peligro para la navegación existentes. Inicialmente Marruecos rechazó cualquier ayuda española, si bien finalmente el salvamento fue gestionado por las autoridades del puerto de Melilla. Ver, *Infomeililla.com*, de 16.02.2007; *Diario Sur*, de 19.02.2007. Igualmente, Informe del Defensor del Pueblo correspondiente a la gestión realizada durante el año 2007, *B.O.C.G.*, Sección Cortes Generales, Serie A, nº 14, de 16.06.2008, p. 340.

en las aguas melillenses, es el Convenio bilateral, de 20 de noviembre de 2000, en materia de medio ambiente³⁹. Ya en su preámbulo, los Estados destacan la importancia de la protección y de la mejora del medio ambiente en el contexto del desarrollo sostenible, en línea con la Estrategia Europea y la Ley 41/2010, así como que el interés de la cooperación bilateral en estas materias tenderá a reforzar los lazos de amistad comunes, de conformidad con el Convenio de amistad de 1991; igualmente, se subraya la necesidad de impulsar acciones nacionales, regionales e internacionales en la región mediterránea y atlántica, con especial incidencia en el desarrollo del Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo, y que comentaremos a continuación. En cuanto a su contenido, en el artículo 1 se destaca la cooperación en medio ambiente como instrumento para favorecer el desarrollo de intercambios tecnológicos entre ambos Estados, sobre una base de equidad, igualdad de derechos y beneficio mutuo, y centrándose en un bien común cual es el medio ambiente. Ello debe implicar, a todas luces, una cooperación necesaria si los dos Estados desean lograr un buen estado ambiental en la zona. En el artículo 5, como sector de particular importancia para la cooperación, se incluye la gestión y la protección de zonas ecológicamente sensibles, como son los espacios de litoral y en donde las zonas costeras del norte de Marruecos tienen una gran importancia ecológica, y todo ello en consonancia con el Convenio de Barcelona. Esta cooperación se ejerce a través del intercambio de información sobre los programas medioambientales, la adopción de dictámenes y sugerencias sobre proyectos legislativos, envío de expertos y la asistencia técnica a través de programas comunes (artículo 6). Finalmente, para gestionar todos estos objetivos, se ha creado un Comité de Seguimiento Mixto, que debería ser el órgano gestor en la aplicación de la Estrategia Marina a las aguas melillenses (artículo 7).

Vemos, por tanto, la existencia de un marco jurídico claro en el cual basarse cualquiera cooperación real y efectiva en materia de medio ambiente entre España y Marruecos. Es más, este marco jurídico es muy superior en cuanto a contenido y claridad a los escasos documentos políticos surgidos de reuniones bilaterales, y en donde la protección del medio ambiente no parece tener una posición privilegiada de actuación. Ejemplo de ello han sido las Declaraciones Conjuntas adoptadas con ocasión de las Reuniones de Alto Nivel –las denominadas RAN–. Así, en la VI Reunión, de diciembre de 2003, únicamente se incluye una mera referencia a seguir dinamizando y desarrollando la cooperación en medio ambiente⁴⁰. En la IX RAN, en diciembre de 2008, un único párrafo para destacar la necesidad de cooperación en

39 *B.O.E.*, nº 172, de 17 de julio de 2008.

40 Declaración conjunta. VI Reunión de Alto Nivel hispano-marroquí (Marrakech, 8-9 de diciembre de 2003), en, Del Valle Gálvez, Torrejón Rodríguez (2013) 294-303, en p. 301.

materia de lucha contra el cambio climático⁴¹. Y en la X RAN, de octubre de 2012, se felicitan de las excelentes relaciones, la concertación en el ámbito regional e internacional y la fluidez en el intercambio de responsables⁴².

Pero no solamente en el ámbito bilateral encontramos instrumentos adecuados de cooperación. En efecto, en el ámbito regional disponemos del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) y en donde tanto España como Marruecos son Estados parte⁴³. Este Convenio surge en el marco del Plan de Acción para el mediterráneo de Naciones Unidas, el cual, desde 2008 ha previsto entre sus objetivos la consecución de un buen estado ambiental en sus aguas y en consonancia con la aplicación de la Estrategia Marina Europea⁴⁴. De acuerdo con el Convenio de Barcelona, se prevé la posibilidad de concluir acuerdos bilaterales y establecer obligaciones mutuas para la protección del medio ambiente y favorecer el desarrollo sostenible, siguiendo las pautas de las reuniones en el contexto del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) –Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM), en el cual participa igualmente la UE. Aun cuando lo establecido en el Convenio de Barcelona, así como lo previsto en las reuniones de los Estados parte en el PAM, es una mera obligación de comportamiento –que no de resultado–, podría ser un ámbito idóneo para adoptar protocolos de actuación y gestión en las aguas mediterráneas, así como sobre otras aguas afectadas por la aplicación de la Estrategia Marina Europea en la demarcación del “Estrecho-Alborán”, y más allá de cualquier reivindicación de

41 Declaración conjunta “socios para el desarrollo”. IX Reunión de Alto Nivel entre España y Marruecos, Madrid, 16 de diciembre de 2008, en, Del Valle Gálvez, Torrejón Rodríguez (2013) 329-343, en pp. 335-336.

42 Declaración conjunta “un marco innovador para desarrollar una asociación estratégica”. X Reunión de Alto Nivel entre los Reinos de España y Marruecos (Rabat, 3 de octubre de 2012), en Del Valle Gálvez, Torrejón Rodríguez (2013), pp.343-358, en pp. 349-350. Un comentario en, Torrejón Rodríguez, Zebda (2013) 177-201.

43 Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la Contaminación y de los Protocolos anejos, hechos en Barcelona el 16.02.1976, *B.O.E.*, nº 44, de 21.02.1978, renombrado Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, *B.O.E.*, nº 173, de 19.07.2004. Ver, Carreño Gualde (1999). Cabe recordar que la UE es igualmente parte de este Convenio regional.

44 En cuanto al objetivo de un « buen estado ambiental » en el Mediterráneo, en relación con un “enfoque ecosistémico”, y en línea con la normativa europea, ver, UNEP(DEPI)/MED IG.17/6, Decimoquinta reunión ordinaria de las Partes Contratantes en la Convención para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos, Almería (España), 15-18.01.2008; UNEP(DEPI)/MED WG.360/3, *Troisième réunion des experts désignés par les Gouvernements sur l’application par le PAM de l’approche écosystémique, Durrës (Albanie)*, 02-03.06.2011; UNEP(DEPI)/MED IG.21/Inf.9, *Dix-huitième réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses Protocoles, Istanbul (Turquie)*, 03-06.12.2013, pp. 35-72.

soberanía. En este contexto, se observa esencial el papel que puede jugar la UE como potencial participante en las reuniones del PAM y del Convenio de Barcelona a fin de acercar posiciones entre España y Marruecos en la protección del medio ambiente marino mediterráneo. Igualmente, la labor de la UE debe estar sujeta a la búsqueda de una sinergia entre la normativa internacional –Convenio de Barcelona– y la propiamente europea –Estrategia Marina– a fin de dotar de coherencia la gestión del medio marino.

Y a todo ello se debe añadir, además, la normativa desarrollada en el ámbito exterior de la UE en materia medioambiental. En efecto, en el Acuerdo bilateral UE-Marruecos⁴⁵, en su artículo 48, referente a “Medio Ambiente”, se indica claramente que la cooperación tiende a asegurar el desarrollo sostenible y que entre los ámbitos prioritarios de cooperación estará la calidad de las aguas y el control y la prevención de la contaminación marina.

Un desarrollo más cualitativo en las relaciones entre la UE con Marruecos, ha sido el Estatuto Avanzado para Marruecos adoptado en 2008⁴⁶, en cuyo apartado sobre “Medio Ambiente” se indica la necesidad de reforzar la cooperación a fin de que Marruecos pueda adaptarse a las obligaciones regionales e internacionales en la materia, aludiendo inevitablemente a las reuniones sobre “enfoque ecosistémico” en el seno del PAM, en particular en aplicación del Convenio de Barcelona, y a una mayor integración en las políticas europeas, y más concretamente en la Política Marítima Integrada. Finalmente, en 2013, se ha gestado un Plan de Acción del Estatuto Avanzado⁴⁷, en cuyo apartado 7.4 “Medio Ambiente y agua”, se establece una convergencia reforzada con la legislación y las políticas europeas con carácter general y, en lo que nos atañe, - protección del medio marino – promover la promoción y protección del medio marino, incluida la conservación de los ecosistemas marinos, la adopción de una legislación en el ámbito de la gestión integrada de las zonas costeras, y reforzar la cooperación en el marco del Convenio de Barcelona⁴⁸

45 Acuerdo Euromediterráneo, por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra, *DO*, L 70, de 18.03.2000, pp. 2 y ss.

46 Doc. Consejo 13653/08, Relaciones con Marruecos, - adopción de la posición de la Unión Europea de cara a la séptima sesión del Consejo de Asociación (Luxemburgo, 13 de octubre de 2008), de 08.10.2008, Anexo, *Document conjoint UE-Maroc sur le renforcement des relations bilaterales / Statut Avancé*. Un comentario en, Cepillo Galvín (2012) 397-412; Martínez Capdevila (2012) 315-330.

47 Doc. Consejo 17584/13, Relaciones con Marruecos: proyecto de Plan de Acción UE-Marruecos de ejecución del Estatuto Avanzado (2013-2017), de 09.12.2013.

48 Recordemos la adopción del Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras, correspondiente al Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (*B.O.E.*, nº 70, de 23.01.2011), y del que la UE es igualmente parte (Decisión 2010/631/UE del Consejo, de 13 de septiembre de 2010, *DO*, L 279, de 23.10.2010, pp. 1-2).

y de la iniciativa Horizonte 2020. El Plan de Acción va más allá, por cuanto que en el apartado 7.8 “Política marítima integrada”, se hace expresa mención al desarrollo del marco de cooperación a fin de permitir a Marruecos participar en dicha Política, concretándose, particularmente, en un enfoque integral de todas las actividades relacionadas con el mar y la costa, la ordenación del espacio marítimo, la GIZC y la investigación marina. Ello demuestra, inevitablemente, el compromiso de la UE para un acercamiento de posiciones y a fin de lograr una gestión eficaz en las aguas compartidas con Marruecos, si bien otra cuestión distinta será la aplicación de la propia Estrategia Marina que queda sujeta a la voluntad política de los Estados miembros. Y es que, aún cuando en todo el Plan de Acción se observa un apoyo claro por parte de Marruecos a las estrategias europeas, no hay una referencia expresa a la participación en la Estrategia Marina, dando una sensación de debilidad sobre estas cuestiones. Además el reenvío que hace tanto el Estatuto Avanzado como su Plan de Acción a los convenios internacionales, especialmente el Convenio de Barcelona, denota claramente la voluntad política de centralizar la gestión medioambiental del Mediterráneo a través de foros regionales multilaterales. Y es aquí donde la UE debe incentivar su participación en el ámbito marino si realmente desea dar credibilidad a la Estrategia Marina más allá de sus fronteras, como un instrumento genuino y universal para la consecución de buen estado ambiental.

5. CONSIDERACIONES FINALES

La Estrategia Marina Europea representa, a todas luces, el compromiso de la UE por mejorar las condiciones de nuestros mares y océanos. En efecto, a través de la Política Marítima Integrada, Europa ha tomado en consideración la necesidad de lograr un buen estado ambiental en las costas y a partir de una participación activa de los Estados miembros. En el caso español, la Ley 41/2010 de transposición de la Directiva marco sobre la Estrategia Marina, ha optado por la creación de cinco demarcaciones sobre las cuales aplicar las correspondientes estrategias nacionales, a través de etapas sucesivas en el tiempo y lograr un buen estado ambiental para 2020. Cabe destacar, igualmente, que la UE se ha mostrado consciente de la existencia de determinadas zonas marinas compartidas entre dos o más Estados y en donde se promueve una cooperación interestatal, alentando la misma especialmente en el seno de foros regionales. Del mismo modo, la acción de la UE demuestra su voluntad de importar las obligaciones en el ámbito internacional – véase el Plan de Acción para el Mediterráneo de Naciones Unidas y el Convenio de Barcelona – a su foro interno, con la clara transformación de compromisos políticos en normas obligatorias y resultados concretos para los Estados miembros en los ámbitos jurídico y medioambiental.

En este punto, la demarcación “Estrecho-Alborán” presenta una interesante particularidad por cuanto que las aguas objeto de gestión se hallan limítrofes con el Reino de Marruecos, y a fecha de hoy España todavía no ha realizado la delimitación de sus fronteras marítimas. Tal es el caso de la Ciudad autónoma de Melilla, que además cuenta con una especificidad concreta cual es la superposición del puerto marroquí de *Beni Enzar* sobre el puerto melillense. Como hemos visto, no existe cooperación alguna en el ámbito de la navegación dado que Marruecos sigue sin reconocer la soberanía española sobre sus Ciudades, islas y peñones, además de que no se ha dado publicidad a la posición española sobre la existencia de un Mar Territorial para Melilla. Este limbo jurídico no deja de ser un nido de conflicto potencial en la zona en todos los ámbitos. En nuestra opinión, el caso particular de Melilla requerirá una solución igualmente particular, y ello en aras de la protección del medio marino, en aplicación de la Estrategia Marina Europea y de la Ley 41/2010. La misma, ineludiblemente, debería pasar por una cooperación entre España y Marruecos, reavivando el Convenio bilateral en materia de medio ambiente, así como acercando posiciones en el seno de foros regionales como es el caso de las reuniones del Plan de Acción para el Mediterráneo sobre la aplicación del Convenio de Barcelona. Estas actuaciones deberían derivar en la adopción de un protocolo de actuación y en el cual el Comité de Seguimiento Mixto creado por el Convenio bilateral de 2000 tendría un rol esencial a la hora de gestionar las medidas nacionales y la sinergia tanto estructural como operativa de los dos Estados.

No obstante, tanto en este Convenio bilateral como en la normativa UE podemos apreciar una preferencia por el marco regional representado por el Convenio de Barcelona. Dicho Convenio lo que establece es una obligación de comportamiento, pero no de resultado, por lo que el logro de los objetivos previstos para alcanzar un buen estado ambiental en aguas melillenses estará sujeta, sin duda, a la voluntad política de los Estados. Y es aquí donde la UE debe asumir su papel de actor principal no solo en el ámbito conciliador sino igualmente por medio de la acción diplomática en el seno de las reuniones de los Estados parte, por un lado, y del Estatuto avanzado con Marruecos, por otro. Cabe la crítica de que si bien el marco y la normativa UE es obligatorio para los Estados participantes en cuanto a las finalidades perseguidas, se ha preferido privilegiar un acuerdo regional –Convenio de Barcelona– con una aplicación discrecional y sujeta siempre a los intereses particulares de los Estados. De cualquier modo, consideramos que España debería ser el primer interesado en lograr acuerdos prácticos en la materia, y dado que para el año 2020 la Comisión estaría en disposición de iniciar un procedimiento por incumplimiento del derecho de la UE contra España en caso de no lograrse en dicha fecha los objetivos previstos en la Estrategia Marina Europea.

En definitiva, consideramos esencial que España y Marruecos asuman sus compromisos internacionales y regionales en materia del medio ámbito marino

y adopten acertadas decisiones políticas en este ámbito, más allá de cualquier reclamación de soberanía. Solo así podrán lograrse los objetivos previstos que no es otro que alcanzar un buen estado ambiental en la zona y en el contexto de un “enfoque ecosistémico”. Y es que debemos asumir que el medio ambiente, incluida su dimensión marina, es un bien común compartido por toda la Comunidad Internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- ABDALLAH, M. (1981) : *Les nouvelles règles du droit international de la mer et leur application au Maroc*, Paris, LGDJ.
- ACOSTA SANCHEZ, M. (2014): “Un caso paradigmático de co-partición de aguas portuarias: el régimen de navegación en los puertos de Melilla y Beni Enzar”, en, SOBRINO HEREDIA, J.M. (Dir.), *La contribución de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, Napoli, Ed. Scientifica, 2014, pp. 703-713.
- AHNISH, F.A. (1993): *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea*, Oxford, Clarendon Press.
- ARANA GARCIA, E., SANZ LARRUGA, F. J. (Dirs.), NAVARRO ORTEGA, A. (Coord.) (2012): *La ordenación jurídica del medio marino en España: estudios sobre la Ley 41/2010, de protección del medio marino*, Madrid, Ed. Civitas.
- ATMANE, T. (2007): *España y Marruecos frente al Derecho del Mar*, La Coruña, Ed. Netbiblo.
- BARRAGÁN, J.M. (2003): *Medio ambiente y desarrollo en áreas litorales. Introducción a la planificación y gestión integradas*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- BOU FRANCH, V. (2009): “La política marítima de la Unión Europea y su contribución a la prevención de la contaminación marina” en PUEYO LOSA, J., JORGE URBINA, J. (Coords.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid, Ed. Iustel, pp. 113-130.
- BRAVO NIETO, A., BELLVER GARRIDO, J.A. (Ed.) (2009): *El Puerto de Melilla. Una obra centenaria con un pasado milenario*, Melilla, Autoridad Portuaria de Melilla.
- CARREÑO GUALDE, V. (1999): *La protección internacional del medio marino mediterráneo*, Alicante, Ed. Universidad de Alicante.
- CEPILLO GALVIN, M.A. (2012): “Le “statut avancé” du Maroc et la coopération euro-méditerranéenne”, en, DEL VALLE GALVEZ, A. (Dir.), ACOSTA SANCHEZ, M.A., NJIKI, M. (Coords.), *Inmigración, seguridad y fronteras: Problemáticas de España, Marruecos y la Unión Europea en el área del Estrecho*, Madrid, Ed. Dykinson, pp. 397-412.
- CORTÉS MARTIN, J.M. (2009): “El Tratado de Lisboa y las regiones”, *Revista de Estudios Regionales*, nº 86, pp. 261-279.
- DEL VALLE GALVEZ, A., GONZALEZ GARCIA, I., VERDU BAEZA, J. (2012): “Propuestas para un acuerdo práctico sobre las aguas de Gibraltar”, en, AZNAR GOMEZ, M. (Coord.), *Estudios de derecho internacional y de derecho europeo en homenaje al profesor Manuel Pérez González*, Vol. 1, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, pp. 407-440.
- DEL VALLE GALVEZ, A., TORREJON RODRIGUEZ, D. (2013): *España y Marruecos: Tratados, Declaraciones y Memorandos de Entendimiento (1991-2013)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
- DE MARCOS, A. (2011): “El fin de una larga travesía: la Ley 41/2010 de protección del medio marino” *Revista Ambienta*, nº 94.
- GONZALEZ GARCIA, I., (2004): “La Bahía de Algeciras y las aguas españolas”, en, DEL VALLE GÁLVEZ, A., GONZÁLEZ GARCÍA, I. (Eds.), *Gibraltar, 300 años*, Madrid, Ed. Dykinson, pp. 77-93.
- GONZALEZ GARCIA, I. (2011): “The Anglo-Spanish Dispute over the Waters of Gibraltar and the Tripartite Forum of Dialogue”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, nº 26, pp. 91-117.
- GONZALEZ GARCIA, I., ACOSTA SANCHEZ, M.A. (2013): “La difícil aplicación de la Estrategia Marina europea y la protección del medio marino en la Bahía de Algeciras/Gibraltar”, *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 25.
- GONZALEZ GIMENEZ, J (2007): “Las líneas de base en el mar Mediterráneo: ¿discrecionalidad o arbitrariedad en la acción estatal?”, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LIX, nº 1, pp. 63-101.
- GUTIERREZ CASTILLO, V. (2005): *España y sus fronteras en el mar: estudio de la delimitación de sus espacios marinos*, Madrid, Ed. Dykinson.

- GUTIERREZ CASTILLO, V. (2007): "Análisis del sistema de líneas de base español a la luz de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982", en SOBRINO HEREDIA, J.M. (Coord.), *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores, XXI Jornadas de la AEPDIRI, A Coruña, 22-24 de septiembre de 2005*, Valencia, Ed. Tirant lo Blanch, pp. 171-197.
- GUTIERREZ CASTILLO, V. (2009): *El Magreb y sus fronteras en el mar. Conflictos de delimitación y propuestas de solución*, Barcelona, Ed. Huygens.
- INSTITUTO HIDROGRAFICO DE MARINA (2010): *Derrotero de las Costas del Mediterráneo que comprende las Islas Baleares, la Costa Norte de Marruecos y la Costa de Argelia*, Tomo II, nº 3, Cádiz, Ministerio de Defensa.
- JIMENEZ PIERNAS, C. (2001): "La ratificación por España de la Convención de 1982 sobre el Derecho del mar y el Acuerdo de 1994 sobre la aplicación de la Parte XI: nuevos riesgos de la codificación del Derecho internacional", *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LIII, nº 1, pp. 105-124.
- KOIVUROVA, T. (2009): "A Note on the European Union's Integrated Maritime Police" en *Ocean Development and International Law*, vol. 40, pp. 171-183.
- LACLETA, J.M. (2003): "Las aguas españolas en la costa africana", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, vol. 7.
- LACLETA, J.M. (2004): "Las fronteras de España en el mar", Real Instituto Elcano, *DT* nº 34/2004, de 14.06.2004.
- MARTINEZ CAPDEVILA, C. (2012): "El "estatuto avanzado" de Marruecos en la Unión Europea: ¿mito o realidad? , en, DEL VALLE GALVEZ, A. (Dir.), ACOSTA SANCHEZ, M.A., NJIKI, M. (Coords), *Inmigración, seguridad y fronteras: Problemáticas de España, Marruecos y la Unión Europea en el área del Estrecho*, Madrid, Ed. Dykinson, pp. 315-330.
- MEDAL BARTUAL, A., SALA GARRIDO, R. (2011): "Análisis de la eficacia y liderazgo de los puertos españoles por áreas geográficas", *Revista de Estudios Regionales*, nº 91, pp. 161-184.
- MENÉNDEZ REXACH, A. (2010): "La gestión integrada del litoral" en NÚÑEZ LOZANO, M^a.C. (Dir.), *Hacia una política marítima integrada de la Unión Europea. Estudios de política marítima*, Madrid, Ed. Iustel, pp. 135-186.
- MESEGUER SANCHEZ, J.L. (1999): *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*, Madrid, Ed. Marcial Pons.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE (2012 a): *Estrategias Marinas, Documento Marco: Evaluación Inicial, Buen Estado ambiental y objetivos ambientales*, Madrid, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE (2012b): *Estrategia Marina, Demarcación marina del Estrecho y Alborán. Parte I. Marco General, Evaluación inicial y Buen Estado Ambiental*, Madrid, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE (2012c): *Estrategia Marina, Demarcación marina del Estrecho y Alborán, parte II, Análisis de presiones e impactos*, Madrid, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones.
- NAVARRO YÁÑEZ, C.L., HUETE GARCÍA, M^a A. (2010): "El análisis de la lógica del desarrollo territorial a través de sus procesos de planificación estratégica. Propuesta metodológica y aplicación en Andalucía", *Revista de Estudios Regionales*, nº 89, pp. 15-42.
- NÚÑEZ LOZANO, M^a.C. (2010): "La política marítima integrada de la Unión Europea" en NÚÑEZ LOZANO, M^a.C. (Dir.), *Hacia una política marítima integrada de la Unión Europea. Estudios de política marítima*, Madrid, Ed. Iustel.
- ORIHUELA CALATAYUD, E. (1989): *España y la delimitación de sus espacios marinos*, Murcia, Universidad de Murcia.
- ORTIZ GARCÍA, M. (2011): "La Ley de protección del medio marino: hacia la gobernanza marítima", *Revista Catalana de Dret Ambiental*, nº 2, pp. 1-31.
- REY ANEIROS, A. (2012): "Las consecuencias de la Política Marítima Integrada de la Unión Europea para el régimen jurídico de la pesca", *Noticias de la Unión Europea*, nº 326, pp. 41-49.

- SANZ LARRUGA, F.J. (2009): "La Unión Europea y la estrategia comunitaria sobre gestión integrada de las zonas costeras" en SANZ LARRUGA, F.J. (Dir.), GARCÍA PÉREZ, M. (Coord.), *Estudios sobre la ordenación, planificación y gestión del litoral: hacia un modelo integrado y sostenible*, Vigo, Fundación Pedro Barrié de la Maza, pp. 29-54.
- SANZ LARRUGA, F. J. (2012): "La Directiva 2008/56/CE sobre la estrategia marina en el marco de la política ambiental y marítima de la Unión Europea" en ARANA GARCIA, E., SANZ LARRUGA, F. J. (Dir.), NAVARRO ORTEGA, A. (Coord.), *La ordenación jurídica del medio marino en España: estudios sobre la Ley 41/2010, de protección del medio marino*, Madrid, Ed. Civitas, pp. 109-168.
- SUÁREZ DE VIVERO, J. L. (2007): "The European vision for oceans and seas—Social and political dimensions of the Green Paper on Maritime Policy for the EU", *Marine Policy*, nº 31, pp. 409-414.
- SUÁREZ DE VIVERO, J. L. y RODRÍGUEZ MATEOS, J. C. (2012): "The Spanish approach to marine spatial planning. Marine Strategy Framework Directive vs. EU Integrated Maritime Policy", *Marine Policy*, nº 36, pp. 18-27.
- TORREJON RODRIGUEZ, J.D. (2006): "Las relaciones entre España y Marruecos según sus Tratados internacionales", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 11.
- TORREJÓN RODRÍGUEZ, D., ZEBDA, S. (2013): "Reunión de Alto Nivel España-Marruecos, Rabat, Octubre 2012", *Revue Paix et Sécurité Internationales*, nº 1, pp. 177-201.
- TROS-DE-LLARDUYA FERNÁNDEZ, M. (2008): "El reto de la gestión integrada de las zonas costeras (GIZC) en la UE", *Boletín de la A.G.E.*, nº 47, pp. 143-156.
- YTURRIAGA BARBERAN, J.A. (1993): *Ámbitos de soberanía en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores.