UNIVERSIDAD DE JAÉN

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES JURÍDICAS
DEPARTAMENTO DE DERECHO PÚBLICO Y COMÚN EUROPEO

TESIS DOCTORAL

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: PROTECCIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL DE SU MEDIO AMBIENTE

PRESENTADA POR:
RABÍA MRABET TEMSAMANI

DIRIGIDA POR:
DR. D. VÍCTOR LUIS GUTIÉRREZ CASTILLO

JAÉN, 13 DE JULIO DE 2017

ISBN 978-84-9159-319-5

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: PROTECCIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL DE SU MEDIO AMBIENTE MARINO

Al gran ausente presente en mi vida.

A la memoria de mi padre que dejó este

mundo de repente el 8 de junio del 2011.

Agradecimiento

Agradecer, es una palabra muy corta ante los reconocimientos que puede expresar cualquier doctorando/a para aquéllas personas que fueron su luz en la oscuridad, su esperanza en la desesperación y su carburante en el impotencia.

Mis agradecimientos familiares son para mi madre, mi hermana y hermano; Ouafaa y Sidi Mohammed por lo que hicieron, hacen y están haciendo

Mis agradecimientos académicos son para: Prof. Dr. Juan Luis SUAREZ DE VIVERO por su disponibilidad, generosidad y amabilidad desveladas desde el primer encuentro; Dr. Tarik ATMANE por su simpatía, por todo el material que me ha pasado y por su libro que me ha regalado.

Mis agradecimientos son para mis amigos/as, que siempre estaban conmigo a lo largo de mis aventuras académicas. Sobre todo para aquellas personas, que ni el paso del tiempo ni la distancia han afectado nuestra amistad que se ha visto cada vez más fortalecida.

Mis últimos agradecimientos deben ser los que preceden la presentación de este trabajo, por ser a la persona que confió en mí y ha estado donde tuvo que estar en su tiempo, por todo su apoyo, ayuda, consejos y respecto. Al director de esta tesis, el Prof. Dr. Víctor Luis GUTIERREZ CASTILLO.

Es siempre posible utilizar las trabas y obstáculos como energía que te llevan a tu meta.

Índice

Tabla de contenido

Agradecimiento ..... **vii**
Índice de abreviaturas utilizadas. **1**
Introducción **5**
Parte I **11**
CAPÍTULO I: LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE EN LOS ESTRECHOS DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL **13**
1.1. EL MEDIO AMBIENTE EN EL DERECHO INTERNACIONAL **15**
1.1.1. Perspectiva, características y fuentes 15
1.1.1.1. Perspectiva histórica 15
1.1.1.2. Características. 26
1.1.1.3. Fuentes del Derecho Internacional del Medio Ambiente. 28
1.1.2. Principios fundamentales del Derecho Internacional del Medio Ambiente. 38
1.1.2.1. Principio de soberanía sobre los recursos naturales y la responsabilidad de no causar daño al ambiente de otros Estados o en áreas fuera de la jurisdicción nacional. 38
1.1.2.2. Principio de prevención 39
1.1.2.3. Principio de buena vecindad y cooperación internacional 40
1.1.2.4. Principio de desarrollo sostenible 41
1.1.2.5. Principio de precaución. 42
1.1.2.6. Principio del que contamina paga 43
1.1.2.7. Principio de la responsabilidad común, pero diferenciada. 45
1.2. EL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL DERECHO INTERNACIONAL **47**
1.2.1. El medio ambiente marino: delimitación y fuentes de contaminación. 48
1.2.1.1. El medio ambiente marino. 48
1.2.1.2. Las fuentes de contaminación. 51
1.2.2. La normativa internacional sobre la contaminación medioambiental marina. 54
1.2.3. El marco jurídico del medio ambiente marino en el Derecho regional: el caso del Mar Mediterráneo. 78
1.2.3.1. El Mediterráneo: Diversidad, conflictos y riqueza natural. 79
1.2.3.2. El marco jurídico que rige la protección del medio ambiente marino mediterráneo. 82
1.3. EL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS DEL DERECHO DEL MAR Y LOS ESTRECHOS DE LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL REGIDOS POR LOS ARTÍCULOS 37 Y 38 ..... **100**
1.3.1. CNUDM: su historia y sus largas conferencias. 102
1.3.2. Los estrechos de navegación internacional regidos por los artículos 37 y 38 del CNUDM. 109
1.3.3. Los principales estrechos regidos por los artículos 37 y 38 de la CNUDM. 115
1.3.3.1. El estrecho de Bab-El-Mandeb. 116
1.3.3.2. El estrecho de Ormuz. 119
1.3.3.3. El estrecho de Malacca. 121
1.3.3.4. El estrecho de Dover. 123
Résumé **126**
CAPITULO II: LOS ESTADOS RIBEREÑOS Y OTROS ACTORES DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: LA CUESTION EL MEDIO AMBIENTE. **130**
2.1. EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: SU VALOR ESTRATEGICO Y LA POTENCIAL DEPAUPERACIÓN DE SU MEDIO AMBIENTE. **131**

2.1.1. Características geográficas: un don de la naturaleza. 131
2.1.2. Características geoestratégicas. 135
2.1.3. Un medio ambiente marino perjudicado..... 141
2.2. LOS PRINCIPALES SUJETOS Y ACTORES JURÍDICOS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN EL MARCO DE LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO.....150
2.2.1. Estados ribereños: España y Marruecos 150
2.2.1.1. El Reino de España. 151
2.2.1.1.1. Compromisos al nivel internacional. 151
2.2.1.1.2. Compromisos firmados a nivel regional: caso de la región mediterránea. 155
2.2.1.2. El Reino de Marruecos 156
2.2.1.2.1. Compromisos al nivel internacional. 157
2.2.1.2.2. Compromisos al nivel regional: caso de la región mediterránea. 160
2.2.2. Otros actores. 162
2.2.2.1. La colonia británica de Gibraltar. 162
2.2.2.2. La Unión Europea 164
2.2.2.3. La OMI. 166
2.3. LA COEXISTENCIA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR ENTRE EL CONFLICTO TERRITORIAL Y SU MEDIO AMBIENTE MARINO PERJUDICADO. 170
2.3.1. Un estrecho flanqueado por conflictos territoriales. 170
2.3.1.1. El conflicto territorial hispano-británico. 170
2.3.3.2. El litigio territorial entre Marruecos y España..... 175
2.3.2. El impacto del conflicto territorial en el Estrecho de Gibraltar sobre su medio ambiente. 179
2.3.2.1. El impacto del conflicto territorial hispano-británico 179
2.3.2.2. El impacto del conflicto territorial hispano-marroquí. 182
2.4. LOS ACTORES NO ESTATALES Y LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: ESPECIAL REFERENCIA ONGs 184
2.4.1. La presencia de actores no estatales ribereños del Estrecho de Gibraltar..... 184
2.4.1.1. Verdemar- Ecologistas en acción- Campo de Gibraltar. 185
2.4.1.2. AGADEN-campo de Gibraltar 185
2.4.1.3. ESG. 186
2.4.2. La implicación de los actores no estales en la protección del medio ambiente marino..... 186
2.4.3. Relación, cooperación y protección del medio ambiente con los gobiernos. 189
Résumé..... 192
Parte II..... 196
CAPÍTULO I: EL MARCO JURÍDICO DE LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR:..... **198**
1.1. LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN LA POLITICA MEDIOAMBIENTAL DE LA UNION EUROPEA.....199
1.1.1. Los órganos y organismos de la UE para la protección del medio ambiente. 199
1.1.2. El arsenal jurídico desarrollado por la UE para la protección del medio ambiente marino. 203
1.2.1. Instituciones nacionales proporcionadas para la protección del medio ambiente marino. 213
1.2.1.1. El Reino de España. 213
1.2.1.2. Las instituciones marroquíes y la protección del medio ambiente marino. 216
1.2.2. La protección del medio ambiente en la normativa nacional 219
1.2.2.1. El orden jurídico español y la protección del medio ambiente marino. 219
1.2.2.2. El orden jurídico marroquí y la protección del medio ambiente marino. 235
1.3. EL MARCO JURÍDICO DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL PEÑON DE GIBRALTAR..... 255
1.3.1. La protección del medio ambiente a nivel institucional. 256

1.3.2. La protección del medio ambiente marino en la legislación nacional. 256
Résumé 261
CAPÍTULO II. LA ELABORACIÓN DE UN MARCO JURÍDICO PARA UN MEDIO AMBIENTE MARINO MÁS PROTEGIDO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. **..... 264**
2.1. LOS RIBEREÑOS ANTE EL DESAFÍO DE LA DEGRADACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. 266
2.1.1. Las divergencias y convergencias en la política de la protección del medio ambiente marino y los diálogos entre los ribereños. 266
2.1.1.1. Las divergencias y convergencias. 267
2.1.1.1.1. Estudios a nivel nacional. 267
2.1.1.1.2. Dialogo entre los ribereños sobre el medio ambiente marino. 272
2.1.1.2. Los compromisos internacionales. 275
2.1.2. Preponderancia de la protección medioambiental marina y el principio de buena vecindad y cooperación internacional. 278
2.1.2.1. Prevalencia de la protección del medio ambiente marino sobre el conflicto territorial 279
2.1.2.1.1. Caso del Ártico. 279
2.1.2.1.2. El caso de los ribereños del Estrecho de Gibraltar. 282
2.1.2.1.2.1. Al nivel medioambiental. 282
2.1.2.1.2.2. Intereses diversos. 285
2.1.2.2. El principio de la buena vecindad y cooperación internacional, de la precaución y de la prevención para un medio ambiente mejor protegido. 286
2.1.3. Elaboración de normas internacionales vinculantes. 288
2.1.3.1. Comparación y análisis de los artículos 21 y 42 del CNUDM. 289
2.1.3.2. Las obligaciones y derechos de los Estados ribereños y litorales en el CNUDM. 291
2.1.3.3. La protección del medio ambiente marino en el CNUDM. 293
2.1.3.4. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la protección del medio ambiente marino. 296
2.2. DES PILIERS FONDAMENTAUX POUR UN CADRE JURIDIQUE PLUS PROTECTEUR A L'ENVIRONNEMENT MARIN DU DETROIT DE GIBRALTAR. 300
2.2.1. L'Union Européenne 301
2.2.2. Le Royaume Uni 307
2.2.3. Les États utilisateurs du Détroit de Gibraltar 310
2.2.4. ONGs locales. 312
2.3. INTERET ECONOMIQUE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT. 315
2.3.1. La présence désastreuse des multinationales à travers le monde 317
2.3.1.1. Présence et dégradation environnementale dans l'Amérique Latine. 318
2.3.1.1.1. Monsanto & Cargill. 318
2.3.1.1.2. Texaco-Chevron 320
2.3.1.1.3. Endesa-Enel. & Repsol 320
2.3.1.1.4. Coca-Cola 322
2.3.1.2. Présence et dégradation environnementale dans le continent africain. 323
2.3.1.3. Présence et dégradation environnementale dans l'Asie. 325
2.3.2. La relation symbiotique Economie - Politique. 326
2.3.2.1. La présence des multinationales au centre de prise de décision. 327
2.3.2.2. L'influence sur le monde académique et scientifique. 335
2.3.3. Collaboration inconditionnelle des multinationales pour la protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar. 338
Résumé 343
Conclusions 346
Bibliografía 363

Índice de abreviaturas utilizadas.

AEE	Agence Européenne de l'Environnement
AESM	Agencia Europea de Seguridad Marítima
AFS	Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques.
Agaden	Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza
AGNU	Asemblea General de Naciones Unidas
AIGN	Australien Industriel Greenhouse Network
AIS	Automatic Identification System
ANP	Agencia Nacional de los Puertos.
BREXIT	Bretagne Exit
BWM o GAL	Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004.
C A	Consejo ártico
CAR/PAPA	Centro de actividades regionales del programa de actividades prioritarias
CAR/PA	Centro de actividad regional del Plan Azul.
CAR/ZEP	Centro de actividades regionales para las zonas especialmente protegidas
CAR/TMA	Centro de actividades regionales para la teleobservación del medio ambiente
CCE	Comunidad Común Europea.
CCS	Technologie de capture et de stockage du CO2.
CCNUCC	Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique
CEPA	Confederación Ecologista Pacifista Andaluza
CDA	Comisión de Derecho ambiental.
CDS	Comisión sobre Desarrollo Sostenible.
CERSEC	Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo
CEFIC	European Chemical Industry Council
CIA	Central Intelligence Agency
CIJ	Corte Internacional de Justicia
CL	Convention London
CLC	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.
CNUDM	Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
CNUED	Convention des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement.
CODA	Confederación de Asociaciones para la Defensa Ambiental.
COP	Conference of the Parties.
COSS	Committee On Safe Seas.
COT / LBS	Contamination d'Origine Tellurique / Land-Base Sources.
CPI	Corte Penal Internacional

CPMM	Comité de Protección del Medio Marino
CRC	Convenio sobre la Responsabilidad Civil.
CSTM	Centre de Surveillance de Trafic Maritime
DEG	Derechos Especiales de Giro.
DAAJ	Direction des Affaires Administratives et Juridiques.
DPDPM	Direction des Ports et du Domaine Publique Maritime.
EFSA	European Food Safety Authority.
ESG	Environment Safety Group
ERT	European Round Table
EIA	US Energy Information Administration
ETS	EU Emission Trading Scheme.
FMI	Fondo Monetario Internacional.
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations.
FIPRA	Finsbury International Policy Regulatory Advisors.
GCC	Global Climate Coalition.
GibRep	Mandatory ship reporting system in the strait of Gibraltar
GIZC	Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo.
GNL	Gas Natural Licuado.
HAZMAT	Hazardous Material
IDI	Institut de Droit International.
IETA	Association International du commerce des Emissions
IGU	International Gaz Union.
ILA	International Low Association
IMCO	International Maritime Constative Organization.
IMO	International Maritime Organization
INRH	Institut National de Recherche Halieutique.
IOGP	International Association of Oil & Gas Producers
ISO	International Organization of Standardization .
ITLOS	International Tribunal for the Law Of the Sea .
LRIT	Long-Range Identification and Tracking.
MAREP	Systèmes de Comptes rendus de mouvement des navires.
MARIS	Maritime Information System.
MCA	Minerals Council of Australia.
MED POL	Mediterranean Pollution.
m.m.	Millas náuticas
MT	Mar Territorial
NATO	North Atlantic Treaty Organization .
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.
OGM	Organisme Génétiquement Modifié.
OI	Organización Internacional.
OILPOL	OIL Pollution.
OIT	Organización Internacional de Trabajo.
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord

Orden FOM	Orden del ministerio de Fomento
ONU	Organización de Naciones Unidas
ONGs	Organización Non Gubernamentales.
OMS	Organización Mundial de la Saludo.
PAM	Plan d'Action pour le Méditerranée.
PA	Plan Azul
PAP	Programa de actividades prioritarias.
PCB	Polychlorobiphényle.
PCP	Política Comunitaria de la Pesca
PEV	Politique européenne de voisinage
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente
PUN	Plan de Urgencia Nacional
RBIM	Reserva de la biosfera intercontinental del Mediterráneo.
RDT	Registrador de Datos de Travesía.
RD	Real Decreto.
RAMPE	Red de Áreas Marinas Protegidas de España.
ROCC	Regional Oil Combating Centre
RU	Reino Unido o United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.
SEALL	Sustainable Energy for All.
SECA	Sulphur Emission Control Area.
SECEGSA	Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar. S.A
SIL	Summer Institute of Linguistics
SNED	Société Nationale d'Études du Détroit de Gibraltar
SNP	Sustancias Nocivas y potencialmente peligrosas
SUMED	Suez-Mediterranean
SOLAS	Safety of Life at Sea
SOx	Sulphur Oxide
TMPA	Autoridad del Puerto Tánger Mediterráneo
TIDM	Tribunal internacional de derecho del mar
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.
UE	Union Européenne
WCA	World Coal Association
ZC	Zone Contigua
ZEE	Zona exclusiva Economica
ZEP	Zero Emission Platform
ZEP	Zona especialmente protegida
ZEPIM	Zona Especialmente Protegida de Interés para el Mediterráneo
UNCLOS	United Nations Convention on the Low of the Sea.
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNITAR	United Nation Institute of Training and Research.
URSS or USSR	Union of Soviet Socialist Republics.

Introducción

A la hora de pensar en un proyecto de tesis doctoral, el primer problema y la gran preocupación a los que se puede enfrentar cualquier futuro/a doctorando/a es la elección del tema de su trabajo de investigación, ya que se trata de convivir durante todo el tiempo que dure la investigación, con un tema que le posee y le acompaña vaya donde vaya. Y cualquier error o una eventual evaluación surrealista a la hora limitar el tema podría llevarle a un camino sin salida en cualquier fase de su proyecto de tesis.

Desde luego no constituyo la excepción de esta regla. Por esta razón, opté por un tema por mí conocido. Y es que, la memoria de mi máster era sobre el marco jurídico de las energías renovables en los países del Mediterráneo occidental: caso de España y Francia en el Norte y Marruecos Argelia y Túnez en el Sur.

Mi dilema era no continuar trabajando sobre el mismo tema y al mismo tiempo no apartarme de él. Sin embargo, una simple lectura de un artículo que hacía referencia a la protección del medio ambiente marino del estrecho de Gibraltar, fue suficiente para enamorarme y apasionarme por el tema. La razón de este flechazo podría deberse a que, en el fondo, soy "estrecheña", ya que el estrecho de Gibraltar siempre estuvo presente en mi infancia y lo está en mi vista. El hecho de cruzarlo me hacía alimentar este deseo.

Confieso que estaba poseída por el tema y tenía claro que mi reto era llegar hasta el final de este proyecto de investigación. Y si en una fase de mi vida me era imposible cumplir con mi sueño de alcanzar este grado académico como física, tenía decidido lograr el reto y llegar hasta el final como jurista a pesar de las innumerables trabas que se implantaron en mi camino.

Las primeras lecturas me hicieron entender que aquel simple estrecho, de cuya formación rifeña formo parte, es un estrecho de gran importancia para la navegación internacional. Y que sus aguas, que se suponen ser mar territorial tanto de Marruecos como de España, tienen sus particularidades en el Derecho internacional del Mar. Inmediatamente adopté el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante, CNUDM) como una guía fiel e inseparable con el objetivo de conseguir una idea clara sobre la situación del estrecho de Gibraltar en el Derecho internacional. Circunstancias éstas que me llevaron en primer lugar a leer sobre los escenarios de la conclusión del mencionado convenio.

No necesitaba llevar mucho tiempo en la investigación para realizar desde el principio de las sesiones, que precedieron la conclusión del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que los intereses de las grandes potencias estaban predestinados. Con la proposición de extender el mar territorial a 12 m.m., el punto de mira era sobre el cambio de régimen jurídico de aquellos Estrechos cuya importancia era vital tanto para la navegación internacional como por su ubicación geoestratégica.

El estrecho de Gibraltar, concretamente, era el estrecho que había suscitado este cambio de paso inocente al paso en tránsito, que permite el derecho a la navegación y el sobrevuelo de forma rápida e ininterrumpida. El pacto nació entre las dos grandes potencias: los Estados Unidos de América y la Unión Soviética en aquella época. El acomodamiento era la extensión del mar territorial contra exclusivamente el cambio del estatuto jurídico de los Estrechos de navegación internacional y precisamente para el caso del Estrecho de Gibraltar.

Los Estados ribereños, España y Marruecos, desde luego se vieron perjudicados por tal cambio, dado que los únicos beneficiarios eran los Estados usuarios encabezados por las grandes potencias, Reino Unido, los Estados Unidos de América y la Unión Soviética.

Junto a estos intereses opuestos, el medio ambiente marino del estrecho era otro de los perjudicados. La CNUDM en su artículo 42, sobre las leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito, estipula que los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos, […] b) La prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas. Lo que nos lleva a reflexionar sobre la protección del medio ambiente de estos estrechos tanto al nivel internacional como al nivel nacional.

Por lo tanto, el objeto de este trabajo con el título: “El Estrecho de Gibraltar: protección internacional y nacional de su medio ambiente marino”, tiene el objeto de resaltar el marco jurídico internacional y nacional aplicado en la zona del estrecho de Gibraltar y poner en relieve la ausencia de un marco jurídico protector de su medio ambiente marino, que convenga a un estrecho de su índole.

Una vez definido el objeto de este trabajo de investigación, y para llevarlo a cabo, se debía pensar en el método científico académico que convenga a su desarrollo. Partiendo de la hipótesis básica planteada (el medio ambiente marino de los Estrechos de navegación internacional parece no estar protegido por el Derecho Internacional) adoptamos el método científico académico de deducción.

En cuanto a las fuentes de conocimientos, y tomando en cuenta la metodología adoptada y el tema delimitado, optamos en primer lugar por trabajar sobre los convenios y tratados internacionales vigentes relacionados con el tema de la protección del medio ambiente marino, así como los convenios regionales limitados al caso del Mediterráneo. Estos convenios internacionales y regionales nos permitían resaltar la preocupación global por el medio marino y, por lo tanto, investigar el lugar que guardan para la protección del medio ambiente marino de los estrechos de navegación internacional en general y del estrecho de Gibraltar en particular.

En segundo lugar y en la misma óptica, trabajamos sobre las normas jurídicas nacionales de los Estados ribereños del Estrecho de Gibraltar, así como sobre el marco jurídico en la materia de la Unión Europea. Tal como es el caso de los convenios internacionales y regionales, estas fuentes nos permiten subrayar la práctica de estos Estados mediante sus normas y reglamentos nacionales en la protección del medio ambiente marino en general y en el caso del Estrecho de Gibraltar en particular.

Siguiendo la misma línea, abordamos los eventuales tratados bilaterales entre los Estados ribereños para hacer hincapié en la existencia de una cooperación entre ellos en lo que concierne la protección del medio ambiente marino.

Por lo que se refiere a la estructura del trabajo, cabe señalar que la investigación se estructura en dos partes, que se subdividen en cuatro capítulos, precedidos de una introducción y finalizados por unas conclusiones y una bibliografía.

Puesto que este proyecto de tesis está vinculado a la vez con el Derecho internacional del Medio ambiente y con el Derecho internacional del Mar, la primera parte aborda estas dos ramas del orden jurídico. El primer capítulo, que se desarrolla en tres subcapítulos, presenta la perspectiva histórica, las características y las fuentes del Derecho internacional, así como sus principios fundamentales. A continuación, en el segundo subcapítulo, presentamos el medio ambiente marino en el Derecho internacional, abordando la normativa internacional sobre la contaminación

medioambiental marina, así como el marco jurídico en el Derecho regional que abarca el Mediterráneo. Para cerrar este primer capítulo, el tercer subcapítulo se dedica a la CNUDM y los Estrechos regidos por los artículos 37 y 38.

En lo que concierne el segundo capítulo que, compuesto por cuatro subcapítulos, pasamos a abordar el estrecho de Gibraltar resaltando la riqueza de su naturaleza, su valor estratégico, así como el estado de su medio ambiente marino. Para converger en la utilidad del objetivo del presente trabajo de investigación, serán tratados sus principales sujetos y actores jurídicos. Para reforzar nuestro estudio jurídico, abordamos los compromisos internacionales relacionados con la protección del medio ambiente marino de los sujetos y actores en cuestión.

A continuación, planteamos la controversia territorial en el estrecho de Gibraltar y su impacto sobre su medio ambiente marino. Y como habíamos tratado, los actores estatales en el subcapítulo relacionado con los sujetos y actores jurídicos del Estrecho, cerramos este segundo capítulo de la primera parte por los actores no estatales y el papel que desempeñan en la protección del medio ambiente marino.

Con la idea de plantear un estudio sobre la posibilidad de desarrollar un marco jurídico más protector al medio ambiente marino del estrecho objeto de nuestro trabajo de investigación, resaltamos en el primer capítulo de la segunda parte, y mediante sus tres subcapítulos el marco jurídico nacional y regional del estrecho. Estudiamos los órganos y organismos de la UE que se encargan de la protección del medio ambiente marino, así como las normas jurídicas europeas en la materia.

Luego en el caso de España y Marruecos, tal como es el caso de la UE, presentamos sus instituciones nacionales que están vinculadas a la protección de su medio ambiente marino seguidos por su orden jurídico nacional del tema. Siguiendo el mismo plan también abordamos el caso de la colonia de Gibraltar.

El último capítulo tiene como objeto la posibilidad y la utilidad de elaborar un marco jurídico en el marco del derecho internacional, que permita una mayor protección y conservación del medio ambiente marino del estrecho de Gibraltar y que pueda ser también aplicable a otros Estrecho de su índole. Resaltamos en el primer subcapítulo, el enfrentamiento de los Estados ribereños del estrecho de Gibraltar en relación con el reto que supone conseguir un marco jurídico vinculante en el Derecho internacional que proteja su medio ambiente marino. Tal marco jurídico no sería posible sin la

implicación imprescindible de la Unión Europea (en adelante, UE) y del Reino Unido (en adelante RU), así como de los Estados usuarios del Estrecho, que en general representan las potencias mundiales. Por último, atendiendo al papel despeñado durante las sesiones que precedieron la conclusión del CNUDM, por las gigantes multinacionales para conseguir la adopción del nuevo régimen de paso en tránsito, en el último subcapítulo, abordamos la superposición de los intereses económicos y la protección del medio ambiente marino.

Parte I

CAPÍTULO I: LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE EN LOS ESTRECHOS DE NAVEGACIÓN INTERNACIONAL

Lo que puede acaparar nuestro interés y despertar nuestra curiosidad, inmediatamente al leer el título, es que el contexto de este capítulo abarca dos temas que ocupan un gran espacio en el Derecho internacional. Por un lado, trata el Medio Ambiente y por otro, los Estrechos de Navegación Internacional. Pero cabe subrayar que en el primer caso, se trata de una rama de las más jóvenes del ordenamiento jurídico internacional, mientras que el segundo, se puede confirmar que está regido por una rama más arraigada en el Derecho internacional, se trata del Derecho internacional del Mar.

La base común del desarrollo y la evolución de las dos ramas, es el INTERES PROPIO. En el caso del derecho internacional del mar era, a título de ejemplo, la necesidad de proteger la navegación comercial de los ataques de la invasión de los piratas y la obligación de poder ejercer su jurisdicción penal en el espacio marítimo que llevaron a las primeras civilizaciones de la cuenca mediterránea a desarrollar sus normas.

Podría decir lo mismo en el caso del Derecho internacional del Medio ambiente, surgió por una pura necesidad económica al principio, incluso parece que cada fase de su desarrollo fue desencadenada por un motivo material determinado sin el mínimo interés o preocupación por el medio ambiente en sí.

Con el paso del tiempo, sin embargo, como consecuencia de la necesidad de garantizar el bienestar del Hombre que está acondicionado por la protección y preservación de un ámbito sano, y por lo tanto se debe poner fin al deterioro de la naturaleza y el agotamiento de los recursos naturales, la comunidad internacional decidió afrontar los problemas del medio ambiente en el marco de un derecho internacional que intenta frenar su degradación y poner tanto a los Estados como a sus ciudadanos ante la responsabilidad del perjuicio que está sufriendo.

En otro orden de idea, y a lo que a la estructura de este capítulo basándome sobre tres subcapítulos: en el primero trataré la evolución histórica del Derecho

internacional del Medio Ambiente, en el segundo, el Derecho internacional del Medio ambiente marino y el último abordemos cuestiones con relación al CNUDM.

1.1. EL MEDIO AMBIENTE EN EL DERECHO INTERNACIONAL

Para entrar de lleno en el marco del Derecho internacional del Medio ambiente, es conveniente presentar en este trabajo, un histórico que pone en relieve su aparición y su desarrollo, subrayando sus características que distinguen esta rama de las demás categorías del ordenamiento jurídico internacional. También las fuentes representan la piedra angular de su emergencia y, por lo tanto, es un componente que no se puede omitir. En los tres siguientes párrafos, serán tratados sucesivamente la evolución histórica del Derecho internacional del Medio ambiente, sus características y sus fuentes.

1.1.1. Perspectiva, características y fuentes

1.1.1.1. Perspectiva histórica

El Derecho internacional del Medio ambiente es, sin ningún lugar a dudas, una de las ramas más jóvenes del Derecho internacional. Su nacimiento constituyó un fenómeno nuevo. Aunque desde el principio del siglo XX, múltiples tratados tanto bilaterales como multilaterales tuvieron lugar[1], es en la segunda mitad del dicho siglo (exactamente a finales de los años sesenta) cuando se sitúa el nacimiento del Derecho internación del Medio ambiente. El profesor Alexandre KISS en su artículo titulado "El derecho Internacional frente a la ética y la política del Medio Ambiente"[2], afirma que la

[1] En 1902, tuvo lugar la primera convención internacional para la protección de las especies de la fauna silvestre. Se trata la Convención de Paris sobre la protección de los Pájaros útiles para la Agricultura firmada por 9 Estados el 19 de marzo y aun está en vigor. En 1909 se celebro un tratado bilateral entre los EEUU y Canadá sobre las aguas fronterizas firmado el 11 de enero, el cual está en vigor y tiene como objeto la repartición y la protección contra la contaminación de las aguas. El 12 de octubre de 1940 se firmó la Convención de Washington sobre la protección de la Fauna, Flora y Belleza panorámica, tenía también como objetivo la creación de zonas o aras protegidas para preservar la naturaleza.

[2] KISS, A. CH., "Le Droit International face à l'éthique et a la politique de l'Environnement", consultado esta página www.akademia.ch/~sebes/textes/1996/1996Kiss.html#2 .

palabra Medio Ambiente[3] en el idioma francés era inusual. Al nivel epistemológico, se da la misma situación en otros idiomas en las que se ha producido la "invención o la creación" de la palabra que expresa el nuevo concepto. El profesor Alexandre KISS en su curso intitulado "La introducción al Derecho internacional del Medio ambiente[4]", informa que el término medio ambiente apareció a principio de los años 60 en Francia y empezó a ser utilizado con regularidad, apareciendo este término en distintos idiomas en los países que conocieron interés por este nuevo fenómeno[5].

La preocupación o la conciencia medioambiental, tal como lo ha descrito el profesor Alexandre KISS, nació a finales de los años sesenta con el nacimiento del movimiento ecológico, y esto se debe en primer lugar al aumento del número de científicos que intentaron sensibilizar a la opinión pública de la degradación del medio ambiente que no dejaba de acentuar, y en segundo lugar al impacto que dejó el informe del Club de Roma[6] sobre el agotamiento de los recursos naturales en un plazo muy corto. Además, la contaminación del aire y de las fuentes de agua pasó a ser muy visible, cosa que no podía dejar al Hombre ajeno a este problema. Junto a esto, la

---

[3] *Environnement*, es la palabra utilizada o mejor dicho la traducción en francés del Medio Ambiente.

[4] Curso a distancia del Derecho Internacional del Medio Ambiente. De la UNITAR: United Nation Institute of Training and Research, curso elaborado en colaboración con la Comisión de Derecho del Medio Ambiente de la Unión mundial para la naturaleza (UICN) y el programa de las naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y se ejecuta en colaboración con otras organizaciones asociadas (2005-2014).

[5] El término" medio ambiente "en sí es nuevo en varias idiomas, al menos como se le define hoy en dia. El verbo en francés "*environner*" del que viene "*environnement*, significa rodear y apareció en el siglo XII, pero es sólo desde principios de los años 60 que el término se usa regularmente. En otros idiomas, nuevas palabras se crean al mismo tiempo para expresar este concepto: "*Umwelt*" en alemán, "Medio" en Holandés, "Medio Ambiente" en español, "*Meio Ambiente*" en portugués, "*Al. Biah*" en árabe, "*okruzhauchhaia Sreda*" en ruso, "*Kankyo*" en japonés, etc. Estas invenciones indican que alrededor de 30 años, muchos países han descubierto al mismo tiempo un nuevo fenómeno que veían como un desafío a la sociedad moderna y que tenían que clasificar y estudio. Idem, p.12.

[6] El Club de Roma es una organización no-gubernamental no lucrativa (ONG), la cual reconcilia a científicos, economistas, hombres de negocios, funcionarios internacionales y Jefes de estado de los cinco continentes quienes están convencidos que el futuro del género humano está aún por determinar y que cada ser humano puede contribuir a la mejora de nuestras sociedades. El informe intitulado "Los límites del crecimiento: informe al Club de Roma sobre el predicamento de la Humanidad" fue publicado en marzo de 1972 por Meadows, D.H.; Meadows, D.L.; Randers, J; Behrens, W. los cuales estaban convencidos que si la industrialización, la contaminación ambiental, la producción de alimentos y el agotamiento de los recursos mantienen las tendencias actuales de crecimiento de la población mundial de este planeta alcanzará los límites de su crecimiento en el curso de los próximos cien años. El resultado más probable sería un súbito e incontrolable descenso, tanto de la población como de la capacidad industrial. Vease www.clubofrome.org & www.fceco.uner.edu.ar/archivos/LIMITES%20AL%20CRECIMIENTO%202.pdf

historia ecológica conoció el 18 de marzo de 1967 su primera catástrofe, el naufragio del petrolero "*Torrey Canyon*[7]", la primera gran marea negra que conoció Europa.

Pero si nos situamos en el pasado lejano[8], se puede detectar que la preservación de la naturaleza era una preocupación que tenía sus raíces ancladas en la historia humana, o mejor dicho, en el instinto del hombre primitivo y estando presente en las creencias de diversas civilizaciones[9]. En el código de HAMMURABI[10], en su artículo 59, se puede constar que en aquella época, la naturaleza gozaba de una protección. Así mismo, si un árbol de una huerta estaba cortado sin permiso del dueño, se consideraba al autor culpable de una infracción, debiendo pagar una indemnización al dueño de la huerta. En el relato bíblico, Noé lleva en su barca una pareja de cada animal y aves para conservar las especies sobre la Tierra[11]. En el caso del Islam, uno de sus principios fundamentales confirma que el hombre ha recibido la sabiduría divina en el patrimonio de la humanidad, siendo un mero gestor de la Tierra, que debe tener, mantener y conservar honradamente. Un simposio fue organizado en septiembre de 1995 por el Patriarca Ecuménico Bartolomé primero[12] de la iglesia Ortodoxa, en la cual se reveló, entre las opiniones de los representantes de las iglesias católicas, protestantes, ortodoxa cristiana, Musulmana, Judía, Hindú, Budista, Jainista[13], sij[14], Zoroástrica[15]y Baha'i[16],

---

[7] El 18 de marzo de 1967, el petrolero liberiano Torrey Canyon, reforzado por una filial estadounidense de la Unión Oil Company de California, cargado con 121.000 toneladas de crudo, encalló entre las islas Sorlingas y el sur de la costa británica. A pesar de la movilización de todos los medios disponibles, varias manchas de petróleo se extendieron en la Mancha, llegando a las costas británicas y francesas. Más tarde se reveló que algunos de los dispersantes utilizados en la lucha eran más tóxicos que el petróleo.
Este accidente desveló para Europa el riesgo que se había descuidado y da a luz a los primeros elementos de la política británica, francesa y europea de la prevención y lucha contra los grandes derrames de petróleo.

[8] En el tercer siglo antes de Cristo, el emperador indio Aśoka o Ashoka Vardhana adoptó el primer edicto que protege las diferentes especias de la fauna.

[9] op. cit., nota 4.

[10] Hammurabi era el rey de Babilonia, su código creado en el año 1760 a. C, es uno de los conjunto de leyes más antiguos y completos. Estableció leyes y legislaciones y sanciones en el caso de su infracción. los derechos de la mujer y del niño fueron entre los temas tratados en el mencionado código, lo que refleja lo sabio y lo vanguardista que era Hammurabi. Véase le código de Hammurabi disponible en esta página web: www.cristoraul.com/SPANISH/genesis/codigo-hammurabi/CH-2.html

[11] Véase Antiguo Testamento. / Génesis / 7.- El caos del Diluvio.

[12] Le atribuyeron el titulo del patriarca verde y en 2000 recibió el premio Internacional de Visionario por las realizaciones medioambientales, por la Organización "Scenic Hudson".

[13] Jainismo es una religión india que ha existido desde la antigüedad. Su creencia principal se basa sobre la protección de almas, se cree que para salvar el alma de uno se debe proteger otras almas. Este principio es conocido por AHIMSA o LA NO VIOLENCIA.

[14] Sijismo es una religión reciente que data del siglo 15 después de Cristo, apareció en India en la región de Punjab

una concordancia en los textos sagrados y las fuentes de las enseñanzas morales, a saber: el respeto por la naturaleza y el carácter sagrado de toda la creación. El simposio recomendó a las diferentes religiones que consideraran la degradación deliberada del medio ambiente como un pecado.

¿Pero cómo se puede definir el medio ambiente? Encontramos varias definiciones en los textos jurídicos, sin embargo el profesor José JUSTE notifica que a pesar de las definiciones, la noción del medio ambiente sigue siendo un concepto científico y jurídicamente indefinido[17]. Con "medio ambiente" se define una región limitada o el planeta entero, además de una parte del espacio extra-atmosférico que lo rodea. La UNESCO suele utilizar el término "biósfera"[18], que es una de las definiciones más amplia, indicando con ello la totalidad del medio ambiente humano, la parte del universo donde está concentrada la vida[19].

Podemos leer una definición en la ley británica sobre la protección del medio ambiente[20] la cual se basa en la proclamación que realizaba en el primer párrafo de la Declaración de Estocolmo 1972[21]: "El hombre es a la vez obra y artífice del medio que lo rodea, el cual le da sustento material y le brinda la oportunidad de desarrollarse intelectual, moral, social y espiritualmente". En este sentido la definición presentada por la ley británica es:

"el medio ambiente se compone de todo o de cada uno de los siguientes medios a saber aire, agua y tierra. El aire se compone del aire que se encuentra dentro de las construcciones y dentro de las estructuras naturales o construidas por el hombre encima o debajo del suelo".

---

[15] El zoroastrismo o el mazdeísmo, se considera como una reforma de la religión practicada por las tribus de lengua iraní que se instaron en Turquestán occidental entre el 2do y primero milenio antes de Cristo. Es una religión monoteísta más antigua después del Hinduismo con el que comparte sus conceptos fundamentales.

[16] El Behaísmo es una religión monoteísta cuyos adeptos siguen las enseñanzas de Baha ullah que es a la vez el profeta y el fundador.

[17] RUIZ JUSTE, J., *Derecho Internacional del Medio Ambiente*, Madrid, McGraw-Hill, 1998, p.5.

[18] Es una capa fina que envuelve la tierra. comprende la superficie de la Tierra y varios miles de metros por encima y por debajo de la superficie de la tierra y el océano.

[19] Man Belongs to the earth: UNESCO'S and the Biosphere Programme, UNESCO, 1988.

[20] Véase: *Environmental Protection Act 1990 Chapter* 43, 1 November 1990. Preliminary 1: The "*environment*" consists of all, or any, of the following media, namely, the air, water and land; and the medium of air includes the air within buildings and the air within other natural or man-made structures above or below ground.

[21] La declaración de las Naciones Unidas del Medio ambiente adoptada en Estocolmo el 16 de junio de 1972 que se considera la base del Derecho Internacional del Medio Ambiente, será tratada en los siguientes subcapítulos

Las definiciones del término "Medio Ambiente" han ido desarrollándose a lo largo de los años. Desde esta óptica, sería útil presentar la definición adoptada por el Consejo de Europa[22] en el Convenio sobre la responsabilidad civil de los daños resultados de actividades peligrosas para el medio ambiente, firmado en Lugano el 21 de junio de 1993. En su artículo 2, relativos a las definiciones, estipula que el medio ambiente comprende los recursos naturales abióticos y bióticos, como el aire, el agua, el suelo, la flora y la fauna, y la interacción entre estos mismos factores, los bienes que componen el patrimonio cultural, así como los aspectos rasgos característicos del paisaje.

El concepto del derecho medioambiental actual al nivel internacional, debe su origen a dos instrumentos regionales[23] resultantes de la preocupación de la comunidad científica y los ecológicos. En primer lugar, se trata del Convenio de Londres de 1933 sobre la conservación de la fauna y de la flora cuyo objeto era la creación de parques nacionales y reservas naturales, así como el control de los asentamientos humanos establecidos en los mismos. También alentar la preservación de las zonas de bosques y la domesticación de los animales salvajes económicamente utilizables. En el mismo, se exige el control del comercio de trofeos y la fabricación de artículos con los mismos y la prohibición en general de ciertos métodos de caza, como por ejemplo, el veneno, explosivos, luces, redes, fosos, cepos…etc. En segundo lugar, se trata de la Convención de Washington para la protección de la Flora y Fauna y las Bellezas Escénicas Naturales de los países de América, firmada el 12 de octubre de 1940[24]. Este convenio surgió ante el progreso deterioro del medio ambiente resultante del apogeo industrial y del desarrollo urbano.

---

[22] El Consejo de Europa es una organización internacional que tiene como objetivo principal la defensa y protección de la democracia, el Estado de Derecho y los derechos humanos, en particular los civiles y políticos. Se trata de la institución de este tipo más antigua de nuestro continente y engloba a la totalidad de las naciones europeas con la sola excepción de Bielorrusia. Tiene su sede en la ciudad francesa de Estrasburgo y su órgano más activo es el Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

[23] Según el profesor KISS. A. Ch., en *L'Introduction au Droit International de l'environnement*. op. cit., nota 4.

[24] Esta convención fue firmada por los Estados de América del sur en el ámbito de la OEA, Organización de Estados Americanos, establece por primera vez una conceptualización del parque nacional, reserva nacionales, monumento nacional, reservas de regiones vírgenes y aves migratorios. El interés de esta convención estaba volcando en la protección de la naturaleza y la creación de lugares exclusivos para su conservación.

Al abordar la cronología de su desarrollo en este párrafo, nos encontramos ante distintas visiones o convicciones jurídicas. Por ejemplo el profesor KISS sitúa el principio de esta nueva rama jurídica en el ordenamiento internacional, en el principio del siglo XX. Lo mismo en el caso del profesor José JUSTE[25], comparte la visión del profesor KISS. Por el contrario, el profesor Philippe SANDS[26], sitúa el inicio del Derecho internacional del Medio ambiente en el siglo XIX, exactamente a partir del año 1867 con la firma del Convenio bilateral entre Francia y Gran Bretaña, relativo a la pesca el 11 de noviembre de 1867.

Efectivamente, consultando la serie de antiguos tratados firmados [27], constatamos que el primer tratado fue firmado en el siglo XIX, por ejemplo el acuerdo entre Francia y España sobre la reglamentación de la pesca a lo largo del rio Bidasoa, firmado el 31 de marzo de 1859[28]. Como se puede deducir, al principio se trataba de proteger o regularizar un interés económico vinculado a la pesca[29]. Razones estas por las que coincidimos con la visión del profesor SANDS.

Combinando las dos visiones, se puede presentar el histórico del Derecho internacional del Medio ambiente, en tres etapas[30]: la fase embrionaria, la fase natal y la fase de la autonomía. Atribuimos la primera fase al periodo situado en el siglo XIX, ya que tan sólo tuvieron lugar un par de tratados bilaterales o que unían a países vecinos[31], limitados a la pesca o relativos a un tema relacionado con el rio. La fase natal puede corresponder al principio del siglo XX hasta la víspera de la Conferencia de Estocolmo. Ésta empezó por la protección de elementos del ecosistema y está designada por el utilitarismo ambiental[32]. Efectivamente durante esta etapa, la economía era el motivo

---

[25] JUSTE RUIZ, J , Op, Cit, nota 17.

[26] SANDS, P. *Principales of International Environmental Law*, Cambridge University Press, 3° edition.2012.

[27] International Protection of the Environment: Treaties and related documents , es una relevante obra compilada y editada por B. RÜSTER, B. SIMA y M. BOCK, se compone de 30 volumenes. Publicada en 1983 por Oceana Publications. INC. Nueva York. Presenta los tratados agrupados según el tema que abordan.

[28] Fishing regulations for the Bidassoa river agreed upon by the delegates of the French and Spanish municipalities located along the river.

[29] Encontramos otro acuerdo relacionado también con la pesca firmado el 9 de diciembre de 1869 y entró en vigor el 28 de febrero el 1870, entre Grand Duchy of Baden and Switzerland

[30] El profesor KISS, habló de dos fases: la primera es la prehistoria y la segunda es el punto de partida de su historia con la conferencia de Estocolmo.

[31] Geográficamente, no se salía del continente europeo.

[32] Es el caso del convenio sobre la protección de los pájaros útiles a la agricultura, firmada en Paris en 1902.

que incitaba a su protección, de momento que los elementos del ecosistema objeto de interés tenían una utilidad para la producción o bien disponían de un valor comercial. Años después, surgió el interés de proteger los *botines ecológicos* de las colonias. Así surgió el Convenio de Londres del 8 de noviembre de 1933 sobre la conservación de la fauna y la flora, que solo se aplicó en África, lo cual quedaba repartida entre los colonizadores europeos. Se supone que en 1950, cuando se despierta el interés meramente por la protección del medio ambiente marino. Así mismo, en 1954 surge el primer convenio que intenta luchar contra la contaminación del mar por los hidrocarburos: el Convenio de Londres del 12 de mayo de 1954 para prevención de la contaminación de los mares por los hidrocarburos, que será más tarde sustituido por la convención MARPOL[33]. Luego, vendría el tratado sobre el Antártico en 1959, prohibiendo toda actividad nuclear y planteando las medidas de protección de la flora y la fauna, el tratado de Moscú del 5 de agosto de 1963, prohibiendo las pruebas de armas nucleares en el atmosfera, en el espacio extra-atmosférico y bajo el agua. A través de esta descripción sucinta, hemos intentado reseñar la fase del nacimiento del derecho internacional del Medio ambiente.

Ahora bien, la pregunta que se puede plantear después de lo que se ha expuesto ¿por qué hablamos de la fase de autonomía? Desde mi humilde punto de vista, porque se trata del momento a partir del cual empieza el medio ambiente a acaparar tanto el interés como la preocupación de toda la categoría de personas, tanto científicos como ecologistas o juristas. Por consecuencia, es como si estuviera anclando y forjando su propia identidad en el ordenamiento jurídico internacional. Efectivamente, es lo que se pudo conseguir en 1972 con la aparición del Derecho internacional del Medio ambiente. Indudablemente, el concepto del Derecho medioambiental nació con la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, conocida sencillamente por la Declaración de Estocolmo que tuvo lugar entre el 5 y 16 de junio 1972.

[33] Véase el segundo subcapítulo de este primer capítulo que trata las normas internacionales sobre la contaminación del medio ambiente marino.

Al celebrar su 23° periodo de sesiones, el 3 de diciembre de 1968, la AGNU, después de haber examinado la Resolución 1346 del Consejo Económico y Social relativa a la cuestión de la convocatoria de una conferencia internacional sobre los problemas del medio humano, aprobó la resolución 2398. Esta grandiosa reunión contó con la participación de 6000 personas entre ellas las delegaciones de 113 Estados, los representantes de todas las organizaciones intergubernamentales, 700 observadores representando 400 ONGs, así como personalidades invitadas a título personal y 1500 periodistas. A raíz de las discusiones y en sesión plenaria, se aprobó un número importante de textos, una declaración, un plan de acción y una resolución relacionada con las disposiciones institucionales y financieras encomendadas a la O.N.U. La conocida Declaración de Estocolmo está compuesta por un preámbulo que incluye siete puntos, en el cual se subraya que el Hombre es a la vez obra y artífice del medio que lo rodea. La protección y mejoramiento del medio humano es una cuestión esencial que afecta al bienestar de los pueblos y al desarrollo económico del mundo entero, los problemas ambientales en los países en desarrollo están engendrados por el subdesarrollo. En el mismo preámbulo, se reconoce que el crecimiento natural de la población plantea continuamente problemas relativos a la preservación del medio y que se deben adoptar normas y medidas apropiadas, según proceda, para hacer frente a esos problemas.

Por lo que respecta a los principios que componen la segunda parte de la Declaración, nos encontramos con 26 principios. A través el principio 1, la Declaración enfatiza el derecho fundamental del hombre a disfrutar de una vida digna en un medio de calidad y el cual tiene el deber de proteger y mejorar para las generaciones presentes y futuras. De los principios 2 al 7, la Declaración define los recursos naturales que forman parte del ámbito del Hombre, quien debe asumir la responsabilidad de su protección y su uso razonable y racional. Por otra parte, desde los principios 8 al 17, la Declaración subraya la relación entre el desarrollo socioeconómico y la protección de los recursos naturales en los países en desarrollo. Para remediar el desequilibrio demográfico que influye sobre el desarrollo, se debe respetar los derechos humanos fundamentales a la hora de aplicar las políticas demográficas. A través de los principios 18 al 20, se subrayan los instrumentos de la política del medio ambiente, haciendo referencia a la planificación y la gestión por las instituciones nacionales, el uso de la

ciencia y de la tecnología, el intercambio de informaciones y la difusión de la información medioambiental entre la población. Finalmente en los últimos principios (21 al 26) la Declaración se dirige a todos los Estados en un mismo pie de igualdad, subrayando el derecho soberano de éstos a la explotación de sus recursos naturales, la imprescindible cooperación internacional en el marco del medio ambiente y la necesidad de ver el mundo limpio de armas nucleares y de destrucción que representan el mayor perjuicio tanto al Hombre como a su medio.

La Conferencia de Estocolmo adoptó un Plan de Acción para el Medio Ambiente que se compone de 109 resoluciones[34], las cuales pueden ser repartidas en tres categorías fundamentales: la evaluación del medio ambiente, la gestión del medio ambiente y las medidas de apoyo. El primer bloque, se compone del análisis, investigación, intercambio de informaciones relacionadas con el medio ambiente. Esta fase en la que la cooperación internacional es un pilar principal, fue bautizada como "plan de vigía" (*Earthwatch*). Al nivel de la gestión medioambiental, incumbe tanto a los establecimientos humanos como a los recursos naturales. En este caso se ha identificado los problemas que debían estar en el centro de interés, a saber: la contaminación en general que incluye las sustancias toxicas y peligrosas, la limitación del ruido, contaminación alimentaria y la protección del medio marino, implantando los criterios generales que se les puede aplicar. Y para las medidas de apoyo previstas por el Plan de acción de Estocolmo, abarca la difusión de la información, la educación ambiental, la formación de especialistas y la creación de las instituciones internacionales adecuadas para alcanzar los objetivos de este plan de acción. La declaración en cuestión fue concluida por la instauración del Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente PNUMA[35].

Después de la Conferencia de Estocolmo, sucedieron otras conferencias entre las que destacan:

---

[34] Report of the United Nations Conference on the Human Environment Document A/CONF. 48/14 pp. 10-62.

[35] PNUMA, esta institución fue creada mediante la resolución 2997 por la Asamblea general de la ONU el 15 de diciembre 1972 fija la agenda ambiental global, proveer orientación ejecutiva.

-La Conferencia de Rio[36] : (Conocida por la Conferencia de Rio o la Cumbre de la Tierra), la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada el 3 al 14 de 1992 en Rio de Janeiro, fue convocada mediante la Resolución 44/228 de la AGNU en 1988. La idea surgió a raíz de la presentación del informe BRUNTLAND[37]. El propósito de la conferencia fue elaborar medidas y estrategias a la vez para parar los efectos de la degradación ambiental e invertirlos en el contexto de los esfuerzos dirigidos a promover un desarrollo sostenible y ambientalmente equilibrado. Diez mil participantes acudieron a esta Conferencia. Se trataba de representantes de 176 Estados (116 jefes de Estados o de gobierno), de más de cincuenta organizaciones intergubernamentales y de miles de Organizaciones no Gubernamentales (1400) y de empresas y casi 9000 periodistas. De esta Cumbre de la tierra, nacieron cinco textos, (dos de ellos son vinculantes[38]), en concreto la Convención sobre la Diversidad Biológica y la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. En el caso de los instrumentos no vinculantes se trata de la Declaración de Rio sobre el Medio Ambiente y Desarrollo y la Declaración autorizada de principios para un consenso mundial respecto de la ordenación, la conservación y el desarrollo sostenible de los bosques de todo tipo y un programa denominado Agenda 21. En este contexto, se creó la Comisión de Desarrollo de Naciones Unidas (CDS) en conformidad con el mandato del Agenda 21[39].

---

[36] Antes de esta conferencia, cabe subrayar que entre la Declaración de Estocolmo y la conferencia de Rio, la Asamblea General de la ONU adoptó y proclamó solemnemente la carta mundial de la naturaleza el 28 de octubre de 1982 mediante la resolución 37/7. Este documento no tiene la fuerza vinculante de un tratado internacional pero expresa la obligación moral asumida por los 118 Estados que aprobaron la carta. La carta tiene un preámbulo que subraya los valores intrínsecos de todos los seres vivos. En cuanto al texto de la declaración general se compone de 24 artículos que representan principios de carácter filosófico y ético de conservación, una referencia a las funciones y por último la aplicación de los principios.

[37] Nuestro futuro común, es la versión española del informe, Madrid, 1992. El objetivo del informe Bruntland es encontrar medios prácticos para revertir los problemas ambientales y de desarrollo a nivel mundial. Y sirvió de impulsor de los cinco instrumentos adoptados en la conferencia de Rio también definió el desarrollo sostenible como aquél que satisface las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer la posibilidad de las generaciones futuras a satisfacer las suyas.

[38] Se trata de tratados internacionales firmados respectivamente por ciento cincuenta y seis y ciento cincuenta y tres Estados y también por la CEE. Se califica el contenido del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático de blando e impreciso resultado de la presión de los EEUU que se oponía al establecimiento de objetivos cuantificados y o un calendario preciso de reducciones de las emisiones a la atmosfera de los gases susceptibles de producir efectos nocivos.

[39]Se trata de un programa de acción de 800 páginas, compuesto por 40 capítulos tratando 115 temas precisos que tratan la siguientes temas: 1- las dimensiones socioeconómicas (habita, salud, demografía, modelos de consumación y de producción. ECT); 2- la protección y la gestión de los recursos

- La cumbre de Johannesburgo: La cumbre de la tierra sobre el desarrollo sostenible de Johannesburgo[40], se celebró del 26 de agosto y el 4 de septiembre de 2002, convocada por la AGNU mediante la Resolución 55/199 el 20 de septiembre de 2000. Esta reunión conoció la participación de los representantes de más de 190 Estados, 22000 personas participantes (10000 delegados gubernamentales y 8000 representantes de sociedad civil y ONGs y 4000 periodistas), con el fin de reafirmar el compromiso de la Cumbre de Rio y proclamar su voluntad de asumir la responsabilidad común fortificando el desarrollo sostenible que abarca el desarrollo económico, sociable y la protección del medio ambiente a todos los niveles: global, regional, nacional y local. En esta ocasión, se reafirmaron los textos adoptados en Rio subrayando la prioridad que se debe dar a la aplicación y el cumplimiento de los acuerdos internacionales de medio ambiente por las Partes contratantes y a la coordinación entre las secretarías de los acuerdos multilaterales de medio ambiente.

- La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible: Esta cumbre conocida como Rio + 20, marcó el 20 aniversario de la conferencia de Rio. Tuvo lugar en Rio de Janeiro del 20 al 22 de junio 2012. Los temas principales eran la economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza y el marco institucional para el desarrollo sostenible. La Conferencia fue culminada por el documento denominado *El futuro que queremos*[41] que contiene medidas claras y prácticas para la implementación del desarrollo sostenible.

- La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP21[42]-CMP11[43] Paris 2015: Se trata de la penúltima cumbre mundial que tuvo lugar en Paris

---

(atmosfera, bosques, agua, residuos producción químicos. ECT); 3- la formalización del rol de los ONGs y otros grupos sociales como los sindicatos, mujeres y jóvenes; 4- las medidas de aplicación (financiación, Instituciones; ECT)

[40]Dos años antes, en septiembre de 2000 en la Cumbre del Milenio de las Naciones Unidas, los líderes del mundo convinieron establecer metas y objetivos fijando el año 2015 para alcanzarlos. la Declaración de los Objetivos de Desarrollo Milenio (ODMS) incluye ocho objetivos solo citamos la sostenibilidad ambiental como objetivo relacionado con el medio ambiente.

[41]Es un documento de 16 páginas que se puede consultar visitando la siguiente pagine web de las naciones unidas: www.un.org/es/sustainablefuture/pdf/spanish_riomas20.pdf.

[42] COP21 es la sigla de "Conference of Partie", la conferencia de las partes, compuesta por todos los Estados partes, es el órgano supremo de la Convención. se celebra cada año durante les conferencias

del 30 de noviembre al 11 de diciembre de 2015 y que contó con la participación de 195 Estados que adoptaron el Acuerdo de Paris. Este acuerdo, contiene 29 artículos y entrará en vigor una vez está ratificado por un mínimo de 55 Partes en la Convención que hayan depositado sus instrumentos de ratificación, aceptación o adhesión y que representan el 55% del total de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. El propósito de este acuerdo es reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático. Para ello se debe mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C y proseguir los esfuerzos para limitar este aumento a 1.5 °C.

-La última Conferencia de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático COP22/CMP12 Marrakech 2016 tuvo lugar entre del 7 al 18 de noviembre. La conferencia se terminó con un consenso a favor de la lucha contra el calentamiento del planeta, sin embargo las decisiones concretas sobre la aplicación del tratado votado en la COP21 tendrían que esperar hasta el 2018.

1.1.1.2. Características.

El Derecho internacional del Medio ambiente, no solamente se destaca por su "juventud" sino también por unas características que ningún otro Derecho del ordenamiento jurídico comparte. Se distingue por su vitalidad tanto al nivel normativo como institucional, por la rapidez y la magnitud que acompañaron su desarrollo y con las que se fortalece. En este sentido es importante señalar que la emergencia de un corpus jurídico fue siempre la reacción de una necesidad urgente en el seno de la comunidad internacional para establecer un equilibrio entre el progreso de la actividad humana y la protección y preservación del medio ambiente. Es un Derecho que está en perpetuo desarrollo y que sigue el ritmo de los problemas que surgen en el medio ambiente, donde las actividades antropogénicas dominan las fuentes de la contaminación. El profesor JUSTE RUIZ[44] lo califica de Derecho tuitivo, y es el único

---

mundiales donde se toman las decisiones para cumplir con los objetivos de lucha contra el cambio climático. Las decisiones se adoptan únicamente por unanimidad o por consenso. Y 21 coincide a la 21 sesión que se celebra en Paris.

[43] CMP11: significa los Estado de la reunión de las partes al Protocolo de Kioto. La CMP es el supremo parte del Convenio y tiene la misión de velar a la aplicación del protocolo y tomar las decisiones para promover su efectividad. 11 significa que la conferencia de Paris es la primera decima reunión.

[44] JUSTE RUIZ. J. op. cit., nota 17.

Derecho que tiene el objeto de proteger su bien jurídico que constituye su propio objeto.

Siempre en el marco de las características que lo diferencian, merece la pena mencionar que sus normas son, por lo general, preventivas, tienen un objeto de proteger y salvaguardar, más que condenar y sancionar. Porque debido a las particularidades del medio ambiente, su protección impone a que su degradación sea evitada o frenada por todos los medios jurídicos. Por lo tanto reprimir su deterioro no puede favorecer en absoluto su protección. Para decirlo de otra forma, estamos ante normas que fomentan el deber de prevenir y de minimizar los efectos de los daños causados al medio ambiente resaltando la presencia de la responsabilidad civil y la reparación de los perjuicios causados. Estudiando las normas, se puede destacar igualmente en muchos casos su tendencia prospectiva, mediante planificación y programación cuyo objeto hace que las actividades humanas y la explotación de los recursos naturales tengan un desarrollo "verde", es decir sin causar perjuicio irreparable del ámbito ambiental[45].

En cuanto al objetivo esencial del Derecho internacional del Medio ambiente y debido a su carácter instrumental, esta rama del derecho pretende instaurar los mecanismos de reglamentación, administración y gestión de los recursos ambientales siguiendo unas pautas admitidas jurídica y ecológicamente. En este marco conviene subrayar que el Derecho internacional del Medio ambiente trata sobre todo de prevenir y controlar las acciones que puedan producir un deterioro del entorno humano y eso, introduciendo la reglamentación necesaria para evitar que el susodicho deterioro sea un acto efectivo. Como ejemplo de esto, conviene resaltar el caso de la Fundición Trail[46].

---

[45] Es lo que podemos leer en el principio 13 de la Declaración de Estocolmo 72 "A fin de lograr una más racional ordenación de los recursos y mejorar así las condiciones ambientales, los Estados deberían adoptar un enfoque integrado y coordinado de la planificación de su desarrollo, de modo que quede asegurada la compatibilidad del desarrollo con la necesidad de proteger y mejorar el medio ambiente humano en beneficio de su población."

[46] El asunto de la Fundición de Trail (Trail Smelter Arbitration, Canadá Vs. Estados Unidos, 1938), es un caso que constituye un precedente importante sobre el problema de la polución ambiental. Se trataba de la instalación, en 1896, de una fundición de Zinc y plomo en Canadá, aguas arriba del río Columbia, cerca de la localidad de Trail, a siete millas de la frontera con los Estados Unidos. El proceso de producción generaba grandes cantidades de humo de dióxido sulfúrico; dichas emanaciones, arrastradas por las corrientes de aire, llegaban más allá de las fronteras, causando daños en la vegetación de la región limítrofe estadounidense. El gobierno de Estados Unidos reclamó oficialmente al gobierno de Canadá una indemnización y el pedido que en lo sucesivo se cesaran de generar daños al Estado de Washington. Firmado un Convenio de arbitraje entre los dos países, se sometió el asunto a un Tribunal Arbitral, que pronunció dos decisiones; la primera en 1938, determinando que sí se habían causado daños en los humos de la Fundición de Trail, estableciendo el pago de una indemnización cuantiosa. Luego, en

Igualmente el Derecho internacional del Medio ambiente, se caracteriza por estar vinculado al desarrollo científico encabezado por los ecologistas, que permite evaluar su estado, subrayar las causas de su degradación y los medios para frenarla. Como ejemplo, en el caso de la capa de ozono[47], gracias a las constataciones, observaciones y cálculos se pudo presentar un diagnóstico completo, Asimismo, se pudo contribuir a la protección de la dicha capa mediante las precauciones e instrucciones que figuran en el protocolo de Montreal[48] adoptado en 1987. Al mismo tiempo, hay que resaltar que el avance científico y tecnológico que contribuyó a la mejora y la prosperidad de la vida humana, fue el mismo que provocó el deterioro del entorno medioambiental. Todo lo expuesto puede corroborar que el perfeccionamiento del Derecho Internacional del medio ambiente depende íntimamente de la rama científica.

1.1.1.3. Fuentes del Derecho Internacional del Medio Ambiente.

La protección del medio ambiente ha sido considerada, al principio, una nueva tarea que pesa sobre la humanidad. El desafío era alzar esta nueva rama al ordenamiento jurídico mundial. Sabiendo que el medio ambiente no reconoce los límites ni las fronteras de los Estados, las normas de protección que se debían elaborar tenían que seguir el mismo contorno. El profesor Alexandre KISS nos revela en su obra[49] que la creación del Derecho internacional del Medio ambiente es particularmente reveladora y fue más rápida que la del Derecho internacional de los DDHH y del Derecho del Desarrollo, y menos abstracta que el Derecho internacional del Espacio cósmico o los fondos marinos. Podría decir que El *JUS GENTIUM*, se ha enfrentado a un problema de su propio desarrollo. En estas circunstancias, se necesitaban fuentes formales que permitieran la identificación y el reconocimiento de las nuevas reglas.

1941, determinó que la Fundición de Trail debía abstenerse de causar daños en el Estado de Washington hasta que se llegara a un arreglo final.

[47] MALJEAN-DUBOIS, S., " La mise en œuvre du droit international de l'environnement", *IDDRI*, n° 3, 2003, p.64.

[48] El protocolo de Montreal relativo a las substancias agotadoras de la capa de Ozono, firmado el 16 de septiembre de 1987 y entró en vigor el 1 de enero de 1989. Este protocolo se considera como ejemplo fructuoso de la cooperación mundial ante el peligro que amenaza el medio ambiente;

[49] KISS, A.Ch. ; BEURRIER, J.P., *le droit international de l'environnement*, Paris, A. Pedone, 2010.

En esta óptica, la formación del Derecho internacional del Medio ambiente siguió el mismo procedimiento adoptado en general por el Derecho Internacional tradicional para su formación. Es conveniente recordar que el Derecho Internacional tradicional inspira sus fuentes del artículo 38 del Estatuto del CJI[50] a saber: convenciones internacionales que sean generales o especiales, la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada en el Derecho Internacional, los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas y las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho. Sin embargo, la particularidad inherente al Derecho internacional del Medio ambiente hace que la formación de las normas tenga asimismo un proceso peculiar. Por ejemplo el modelo voluntarista de la producción de normas, no puede convenir a un sector que exige la rapidez de la acción legislativa de carácter preventivo, así como la participación de un mayor número de Estados e instrumentos legales adecuadamente flexibles para adaptarse a la cadencia de los cambios científicos, tecnológicos y medios efectivos para asegurar su cumplimiento[51].

En lo que sigue serán tratadas las fuentes tal como viene enumerado en el artículo 38 de Estatuto de la CIJ.

Los Tratados:

Respetando la enumeración aportada por el artículo 38 del estatuto del CIJ, abordamos en primer lugar las fuentes convencionales. En este sentido el profesor Alexandre KISS [52] prefiere citarlas como reglas convencionales más bien que tratados[53]. Según Sandrine MALJEAN-DUBOIS[54], se calcula más de quinientos

---

[50] Es un órgano judicial de la Organización de las Naciones Unidas cuya sede permanente está en La Haya. La Corte Internacional de la justicia (CIJ) sustituyó en 1946 a la Corte permanente de la justicia Internacional (CPJI) y cuyo estatuto fue adoptado en Geneva por la asamblea de la Sociedad de Naciones (SdN) en noviembre de 1920. El estatuto de la CIJ fue calcado al de la CPJI. El objeto de la CIJ, de acuerdo con su estatuto, es resolver las controversias entre los Estados y emitir opiniones consultivas a los órganos principales de la ONU u otras entidades autorizadas para hacerlos.

[51] JUSTE RUIZ, J., op. cit., nota 17.

[52] KISS, A, CH; BEURRIER, J.P., op.cit., nota 49.

[53] Los tratados son llamados también convenios, acuerdos, protocolos, son la primera fuente del derecho internacional de derechos y obligaciones en relación con la protección del medio ambiente. El tratado puede ser adoptado de forma bilateral o multilateral, regional o global el tratado está definido en la convención de Viena del Derecho de los tratados, como un acuerdo concluido entre Estados celebrado

tratados multilaterales en mayorías regionales, sin contar los múltiples tratados bilaterales. Más de tres cientos negociados después del 1972, año de la Declaración de Estocolmo que se considera la cuna del derecho internacional del medio ambiente. Contando con los datos de KISS, superan el numero mil. Existen múltiples tratados en los cuales se dedica algunas disposiciones relacionadas al medio ambiente[55].

Los tratados medioambientales tienen un rasgo exclusivo que les caracteriza, es su carácter sectorial. Muy a menudo aborda un tema delimitado y no existe entre la gran cantidad de convenios celebrados, uno multilateral que abarque una visión general de los múltiples aspectos de la protección del medio ambiente en su conjunto.

En cuanto al área geográfica cubierta por los tratados, van desde el universalismo al regionalismo o subregionalismo, según el tema del tratado en cuestión. Por ejemplo, el caso del primer protocolo adicional a los convenios de Ginebra del 12 de agosto 1949 sobre la protección de victimas de conflictos armados internacionales[56], sus reglas universales expresan unos principios que interesan a toda la comunidad internacional. Es el mismo caso de aquellos convenios internacionales que tienen el objeto de solventar los problemas de alcance universal como la contaminación en alta mar objeto de los dos convenios de Londres: el primero del 29 de diciembre 1972 sobre

---

por escrito y regido por el Derecho internacional, que puede constar en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.

[54] En su trabajo "*la mise en œuvre du droit international de* l'environnement", intentó analizar la vitalidad normativa del Derecho Internacional del medio ambiente y el impacto negativo de la multiplicidad de los tratados firmados de forma bilateral o multilateral.

[55] Como ejemplo, el tratado del 27 de enero 1967 sobre los principios que deben regir las actividades de los Estados en la exploración y utilización del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes el espacio ultraterrestre cuyo artículo 9 contiene una disposición sobre la protección del medio ambiente terrestre contra los elementos cósmicos que le puedan contaminar y contra la contaminación del espacio mismo.[…Los Estados Partes en el Tratado harán los estudios e investigaciones del espacio ultraterrestre, incluso la Luna y otros cuerpos celestes, y procederán a su exploración de tal forma que no se produzca una contaminación nociva ni cambios desfavorables en el medio ambiente de la Tierra como consecuencia de la introducción en él de materias extraterrestres, y cuando sea necesario adoptarán las medidas pertinentes a tal efecto…]. Este mismo principio fue abordado en el artículo 7, primera alinea del Acuerdo que debe regir las Actividades de los Estados en la Luna y otros Cuerpos Celestes aprobado por la ONU el 5 de Diciembre de 1979. También existen tratados sobre las aguas fronterizas que solo contienen algunas disposiciones que apuntan la contaminación de estas mismas aguas.

[56] Su artículo 55 sobre la protección del medio ambiente estipula lo siguiente: "1. En la realización de la guerra se velará por la protección del medio ambiente natural contra daños extensos, duraderos y graves. Esta protección incluye la prohibición de emplear métodos o medios de hacer la guerra que hayan sido concebidos para causar o de los que quepa prever que causen tales daños al medio ambiente natural, comprometiendo así la salud o la supervivencia de la población. 2. Quedan prohibidos los ataques contra el medio ambiente natural como represalias."

a la prevención de contaminación del mar por vertimiento de desechos y otros materiales y el segundo del 2 de noviembre 1973 sobre la contaminación del mar por los buques. Se puede constatar que una gran parte esencial de la legislativa internacional al nivel mundial, está establecida para los principales sectores llamados tradicionales que son el medio marino, atmosfera, fauna y flora silvestre a la excepción de la protección de las aguas continentales que depende de una reglamentación regional o subregional.

Con respecto al formato de los tratados medioambientales[57], aunque no hay uno estándar que se aplica a los tratados en general, tienen una particularidad que conviene subrayar, suele existir un tratado marco en el que se establecen las obligaciones generales[58], los mecanismos institucionales[59] para aplicarlas y se describen los procedimientos para la adopción de obligaciones detalladas en un protocolo posterior. Muy a menudo, el tratado marco o protocolo tiene uno o más anexos o apéndices que incluyen disposiciones científicas, técnicas o administrativas (solución de controversias e intercambio de información), pudiendo igualmente incluir el listado de especies, sustancias o actividades que están regularizadas, o las partes a las que se les aplican las obligaciones sustantivas. Este enfoque de tres niveles (acuerdo marco, protocolo, anexo/apéndices) introduce una flexibilidad asintiendo las enmiendas que permiten cambios jurídicos u otros cambios en función del desarrollo político, científico o económico. Otras características comunes que se suelen redundar en la mayoría de los tratados medioambientales y que conviene subrayar[60], son las medidas que se deben tomar por las Partes contratantes, la institución de mecanismo de control de la aplicación de las disposiciones, la adopción de procedimientos ágiles para modificar el tratado. En muchas ocasiones se da la preferencia a la programación más que a las reglas vinculantes y también la creación de los mecanismos de cooperación o bien el uso de los ya existentes. Puesto que el medio ambiente implica al campo científico,

---

[57] SAND, P., op. cit., nota 26.

[58] Es tratado-ley, que son acuerdos que instituyen un reglamento común para el beneficio de un objetivo colectivo de las Partes contratantes, inversamente al tratado contrato, que es un acuerdo que establece obligaciones antepuestas de carácter sinalagmático entre Partes contratantes que persiguen un objetivo diferentes

[59] Se trata de órganos de aplicación institucionalizados con una estructura administrativa ligera como comisiones, conferencias de las partes, Reuniones de las partes y Reuniones consultivas. Estos órganos suelen reunirse de forma regular con una frecuencia anual o bi-anual. Obviamente estos órganos están formados por los Estados Partes del tratado en cuestión.

[60] KISS, A. CH.; BEURRIER, J,P., op. cit., nota 49.

técnico y económico, los convenios internacionales, en muchos casos, presentan un carácter codificado para un simple lector, incluso para un jurista cuyo conocimiento queda limitado por las nociones jurídicas. Esto, hace a que los Estados involucren a una amplia categoría de especialistas durante la elaboración de la documentación de trabajo de los futuros tratados. Esta complejidad, se debe a su carácter interdisciplinario que reúne elementos científicos, tecnológicos, junto a otros económicos, financieros y políticos.

El derecho internacional consuetudinario:

Las reglas consuetudinarias en el terreno medioambiental desempeñaron un papel secundario en la formación del Derecho internacional del Medio ambiente. Esto, se debe tanto a la naturaleza de las normas consuetudinarias, que son prácticas continuadas en el tiempo[61], reconocidas y consideradas como derecho, como a la característica del Derecho internacional del Medio ambiente en sí cuya "juventud" no dejó un espacio a la formación de un conjunto de normas consuetudinarias vinculadas a este tema. Se trata de dos elementos cuyo desarrollo es diametralmente opuesto. En el caso del primero, la norma consuetudinaria, queda claro que no son normas escritas, adoptada por los Estados y cuyas circunstancias de aplicación son uniformes tanto en el espacio como en el tiempo. Mientras que en el caso del medio ambiente, se trata de un campo que está en perpetuo y rápido desarrollo, multidisciplinario y diverso.

En las obras y artículos consultadas en el marco de este trabajo, se subraya que las normas consuetudinarias que deben formarse, deberían ser catalogadas de abstención "no hacer = convicción obligatoria de no hacer": el Estado debe abstenerse de llevar a cabo una actividad cuya contaminación es transfronteriza. No contaminar fuentes de aguas que comparte con uno o varios Estados.

---

[61] Al nivel de la doctrina, se habla de la posibilidad de un tiempo muy corto durante el cual se ha repetido una práctica por convicción de obligatoriedad "opinión iuris". Hay casos de costumbre instantánea que nace de un número limitado de práctica e incluso actuación única. Como ejemplo, el caso de la catástrofe de Chernóbil que tuvo lugar en un central nuclear el 26 de abril de 1986. El gobierno de la Unión soviética informó los otros Estados, aunque no era de forma inmediata y urgente. El 26 de septiembre de 1986 se firmo el convenio de Viena sobre la notificación urgente en caso de un accidente nuclear. Así mismo se demuestra que una norma consuetudinaria fue codificada con una rapidez explicada por las circunstancias y consecuencias del accidente nuclear.

Muy pocas reglas consuetudinarias enriquecieron el Derecho internacional del Medio ambiente, además es muy difícil probar su existencia. Ahora bien, dicho esto cabe comentar que se reconoce un número limitado de normas ambientales que han sido admitidas como normas de derecho consuetudinario internacional. Se trata del principio de cooperación y buena vecindad, la prohibición de causar daños transfronterizos o la obligación de informar previamente y de consultar sobre proyectos o actividades con enormes impactos transfronterizos. Estas reglas son reputadas de genéricas, y carecen de modelos que puedan servir de pautas lo que puede evaluar su cumplimiento por los Estados[62].

Conviene informar que la costumbre puede estar incluida en los tratados, como puede ser el caso de una regla consuetudinaria que nazca a raíz de las negociaciones de un tratado. El mejor ejemplo que se puede presentar es la CNUDM, cuya preparación duró de 1973 hasta 1982. Se pudo codificar varias reglas consuetudinarias que existían como la libertad de navegación, el derecho de paso inocente, la jurisdicción de los Estados sobre sus aguas territoriales. Al mismo tiempo hubo consenso sobre algunas normas que pasaron a formar parte de costumbres internacionales, como la existencia de ZEE entre el mar territorial y alta mar, el derecho soberano del Estado de preservar y proteger sus recursos biológicos y no biológicos de su medio marino y prevenir su contaminación.

Los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas:

Según el profesor KISS, "las naciones civilizadas" es una expresión que fue siempre objeto de debates doctrinales especialmente entre las dos guerras mundiales, son términos que nunca tuvieron sentido. Dado que la fecha de la elaboración del Estatuto de la CIJ corresponde a la época del colonialismo, con esta expresión se alude a los Estados cuyo sistema jurídico están organizados y desarrollados[63]. El profesor

---

[62] PAOLILLO, F.H., "Fuentes y evolución del derecho ambiental internacional", *Cursos Euromediterraneos Bancaja de Derecho Internacional*, vol. II,1998. pp. 349-428.

[63] La profesora ZLATA DRNAS DE CLEMENTE, en su artículo que trata las fuentes del derecho internacional del medio ambiente, interpreta el uso de la expresión "Naciones Civilizadas" para distinguir entre [los Estados con un sistema jurídico organizado y desarrollado y aquellos con un sistema primitivo, salvaje o próximo al estado de naturaleza]. Por un parte comparto el hecho de que la constitución de la corte internacional de Justicia, ocurrió durante la era del colonialismo. lo que lleva a subrayar la ausencia de la participación de aquellos Estados colonizados o bajo el protectorado en la constitución de la organización internacional de las naciones unidas y sus órganos principales. 51 países decidieron por el

SAND[64] piensa que esta fuente de derecho internacional fue elaborada para que la CIJ[65] pueda aplicar y aceptar los principios generales del derecho nacional que es una práctica que evocada cuando se encuentra frente a lagunas jurídicas y que esto les ayuda a sacar las conclusiones.

Aunque los principios generales tienen un carácter abstracto, ante un caso concreto, el juez debe adaptarlo a la situación. Entre los principios generales del derecho aplicables en materia medioambiental se cita: la buena fe, equidad, *pacta sunt servanda*, obligación de reparar el daño causado, *rebus sic stantibus*. Al mismo tiempo se omite algunos principios del Derecho internacional porque no se puede aplicar al ámbito medioambiental debido a sus particularidades y objetivos: *non bis in ídem*, *in dubio pro reo*, favor *libertatis*… etc.

Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones:

Tal como fue establecido en el artículo 38.1.d) de la CIJ las decisiones judiciales y la doctrina de los publicistas de mayor competencia de los diversos países, constituyen un medio auxiliar para determinar las reglas de Derecho. La jurisprudencia internacional en la materia del medio ambiente, que está compuesta por las decisiones judiciales, sentencias, fallos o laudos arbitrales, ha experimentado un desarrollo relativamente escaso. Entre los pronunciamientos judiciales más antiguos que hacen referencia al valor de la precedente jurisprudencia se puede citar: el caso Lotus[66], caso

---

resto de los países del universo. Pero el hecho de empleare "el termino salvaje, primitivo y incluso próximo al estado de naturaleza refleja la percepción de inferioridad que se reserva a estos países colonizados y sin nunca mencionar que los problemas políticos, económicos y sociales que alimentan la vida de éstos, es la repercusión de esta colonización que nunca se ha apartado de estas países. Podemos hablar de "telecolonializmo".

[64] SAND, P., op. cit., nota 26.

[65] La misma Corte Europea de justicia en algunos casos acudió a los principios generales de Derecho. Se puede consultar el caso C-2/90, Comisión de la Comunidad Europea v. Bélgica Juicio del 9 de julio 1992. Se trata de un asunto ante la Comisión en el cual se culpaba a Bélgica de violar la directiva 75/442 sobre los residuos, la directiva 84/361 sobre el transporte transfronterizo de los residuos peligrosos y el articulo 30 y 36 del tratado de la CEE, prohibiendo en virtud de la ley de valón, el almacenamiento, deposito y amortiguación de los residuos procedentes de otro Estado o de otra región que no sea de Valonia, Bélgica. La corte hace referencia a la legislación belga relacionada con la protección del medio ambiente, argumentado la no violación de la directiva 75/442 ya que se trata de las mismas medidas.

[66] Se trata de la sentencia del Tribunal permanente de la justicia internacional n° 9, 1927. Lotus es un vapor francés que aborda a un buque turco fuera de las aguas territoriales causando muertos. Una vez el vapor arriba a Estambul, el oficial francés fue imputado de homicidio involuntario. El oficial alega la falta de jurisdicción del Tribunal turco mientras que Francia alega la competencia exclusiva del Estado

relativo a la jurisdicción territorial de la Comisión Internacional de Oder[67]. Pero queda el laudo arbitral de la Fundición Trail[68] de 1941, como referencia automáticamente citada a la hora de tratar la jurisprudencia en el Derecho internacional del Medio ambiente. Se considera como la sentencia jurídica que sentó las bases del Derecho Internacional medioambiental o por lo menos en lo que concierne de la contaminación transfronteriza. Es en 1949, cuando hubo otra sentencia de las más conocidas, se trata del caso Corfú[69]. Dicha sentencia emitida el 9 de abril de 1949, estipula que ningún Estado puede utilizar su territorio para realizar actos contrarios a los derechos de otros Estados. Se añade a estas sentencias, el laudo del Lago Lanós entre España y Francia el 19 de noviembre de 1957[70]. Aunque la contaminación de estas aguas no fue alegada, sin embargo el tribunal evocó el tema de la contaminación transfronteriza[71].

Muchos años después, exactamente en 1974, hubo otro caso que a pesar de su importancia, tuvo un fracaso al nivel de la jurisprudencia. Se trata del asunto de las pruebas nucleares francesas. La reclamación de Nueva Zelanda y Australia sobre la ilegalidad de las pruebas nucleares que engendraban impacto contaminante sobre sus territorios fue rechazada por el CIJ que vio la inutilidad de entrar en el fondo del asunto ante el compromiso unilateral de Francia de cesar toda prueba de esta naturaleza.

---

del pabellón y de acuerdo con el gobierno turco plantean al tribunal permanente de justicia internacional si Turquía ha actuado en contradicción con los principios del Derecho Internacional y si fuera el caso, que reparación correspondería al oficial francés según el Derecho Internacional.

[67] Se trata de la sentencia del Tribunal Permanente de la Justicia Internacional le 10 septiembre de 1929. Se trata de un caso entre seis gobiernos: Alemania, Francia, Dinamarca, Suecia, Reino Unido de Gran Bretaña y Irlanda del norte y la Checoslovaquia, conocida por la comisión internacional, por un lado y por otro el gobierno de Polonia sobre la determinación en el acta de navegación del Oder, las límites de la jurisdicción de la comisión internacional del Oder. Se puede consultar las publicaciones de la corte permanente de la justicia internacional: serie A, n°23.

[68] op. cit., nota 46.

[69] el estrecho de Corfú está entre la costa de Albania y la isla griega de Corfú y conecta el mar adriático al mar jónico. El accidente conocido de Corfú está compuesto por tres etapas: la primera cuando los buques británicos fueron atacados desde las fortificaciones albanesas, la segunda vez cuando dos destructores británicos chocaron con minas en las aguas albanesas. Este accidente causo daños materiales y pérdidas humanas y la tercera ocurrió cuando Royal Navy llevo a cabo la retirada de las minas en el canal de Corfú dentro de las aguas territoriales de Albania.

[70] Es un conflicto que surgió a raíz de la proposición del gobierno francés de autorizar la construcción de una represa hidroeléctrica utilizando el agua del lago Lanós que alimenta en un 25% las aguas del lago Carol, del que se benefician algunas poblaciones españolas. Pero las aguas utilizadas serian restituidas al retornar al lago unos kilómetros más lejos. El problema giro en torno a la interpretación y aplicación de lo dispuesto en los tratados de delimitación celebrada entre los dos países.

[71] Véase ONU informe de laudos arbitrales, XII, pp. 285 et 303. « On aurait pu soutenir que les travaux avaient pour conséquence une pollution définitive des eaux du Carol, ou que les eaux restituées auraient caractéristique, pouvant porter préjudice aux intérêts espagnols. L'Espagne aurait alors pu prétendre qu'il était porté atteinte à ses droits. Ni le dossier, ni les débats de cette affaire ne portent la trace d'une telle allégation »

Este desarrollo tímido de la jurisprudencia conoció un despegue significativo con la creación de la Sala Especial permanente para los asuntos del medio ambiente por la CIJ el 19 de julio de 1993. Durante el tiempo de su creación, varios casos resurgieron y volvieron a plantearse ante la Corte. Destaca de estos casos la reclamación de Nauru[72], el caso del proyecto Gabcícovo-Nagymaros[73] entre Hungría y Eslovaquia. También hubo un caso relativo a la jurisprudencia consultiva en la cual la OMS ha presentado ante la Corte una solicitud de dictamen sobre la legalidad del empleo de armas atómicas en caso de conflicto armado[74].

Hoy en día junto a la CIJ y su Sala Especial Permanente para los asuntos del medio ambiente, existen Tribunales Internacionales habilitadas que emitieron sentencias enriqueciendo la jurisprudencia internacional en materia ambiental, piénsese, por ejemplo, en la Corte Interamericana de Derechos Humanos (creada en 1968 y constituida en 1979, con sede en San José de Costa Rica)[75], el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (creado en 1994 y constituido en 1999, con sede en Estrasburgo)[76], la Corte Penal Internacional (CPI creada en 1998, constituida en 2002, con sede en La Haya)[77].

---

[72] Nauru es un pequeño Estado insular en la micronesia que demandó a Australia, la potencia colonizadora ante la CIJ pidiéndole que se pronunciara sobre la responsabilidad Internacional de Australia por los daños causados al medio ambiente en la explotación de los fosfatos, por el incumplimiento de la obligación de la rehabilitación de las tierras fosfáticas, explotadas durante la era colonial, por la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

[73] Gabcikovo-Nagymaros, era objeto de un tratado firmado entre Hungaria y Checoslovaquia relativo a la construcción y funcionamiento de un sistema de presas en el rio Danubio en las zonas de Gabcikovo y Nagymaros. El tratado fue firmado el 16 de septiembre de 1977 y entro en vigor el 30 de junio de 1978.Hungria suspendió los trabajos en Nagymaros(la presa que tenía que construir Hungaria en su territorio) y consecuentemente decidió abandonar los trabajos pero el 19 de mayo de 1992 transmitió al gobierno checoslovaco una nota verbal para comunicarle la extinción del tratado el 25 de mayo. Checoslovaquia siguió con el proyecto en la parte de su territorio acudiendo a la "Variante C".

[74] La opinión consultiva, la Organización Mundial de la Salud había solicitado al Tribunal un dictamen sobre la legalidad del uso de armas nucleares por un Estado en un conflicto armado. Porque el uso de armas nucleares podía causar daños para la salud y ser susceptible de violar normas internacionales de protección del medio ambiente.

[75] Corte Interamericana de Derecho Humanos, caso Luna Lopez Vs Honduras, sentencia del 10 de Octubre 2013.

[76] Jurisprudencia Ambiental del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, 2011 pp, 263,267

[77] El estatuto de la corte penal Internacional, estipula al nivela de la definición de crímenes de guerra, articulo 8,2,b,iv) "Lanzar un ataque intencionalmente, a sabiendas de que causará pérdidas incidentales de vidas, lesiones a civiles o daños a bienes de carácter civil o daños extensos, duraderos y graves al medio ambiente natural que serían manifiestamente excesivos en relación con la ventaja militar concreta y directa de conjunto que se prevea

La doctrina:

En cuanto a la doctrina de los publicistas de mayor competencia de los diversos países, al igual que la jurisprudencia y conformemente al artículo 38.1.b) del estatuto de la CIJ, representa la fuente auxiliar del Derecho internacional del Medio ambiente. Ésta conoció un crecimiento rápido tanto en cantidad como en cualidad tal como lo ha relatado el profesor KISS[78]. Así mismo, hablando de la doctrina, nos remite instintivamente a las obras de los principales publicistas tanto los que se manifiestan de forma individual o colectiva. Por otra parte, es conveniente aludir el papel de las asociaciones científicas y redes y agrupaciones de los expertos cuyo objeto es llegar a fortalecer las normas jurídicas. Citamos el Instituto de Derecho Internacional IDI[79], y su resolución de Atenas sobre la contaminación de los Ríos y Lagos en Derecho internacional del 12 de septiembre de 1979, Asociación Internacional de Derecho (ILA)[80], la cual tiene varios trabajos desde las célebres reglas de Helsinki de agosto de 1966 relativas al uso de las Aguas de los Ríos Internacionales, sobre la contaminación marina de origen terrestre en Nueva York de agosto 1972, sobre las relaciones entre el agua y otros recursos naturales y el medio ambiente de Belgrado 1980, así mismo sobre a la contaminación transfronteriza también en Belgrado 1980.

No se puede tampoco omitir las actividades del Consejo Europeo de Derecho del medio ambiente que tiene como objeto, en primer lugar, promover el desarrollo y el estudio del derecho medioambiental, especialmente en el contexto europeo[81]. En el mismo contexto citamos la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza

[78]KISS A. CH., op. cit., nota 49.

[79]IDI, fue fundado el 8 de septiembre de 1873 en el ayuntamiento de Gante, Bélgica. 11 prominentes internacionalistas decidieron reunirse para crear una institución independiente de la influencia del gobierno para contribuir al desarrollo del derecho internacional y actuar para que sea aplicado. Se subraya los esfuerzos de Gustave Rollin-Jaequemyns (belga) y Gustave Moyer (Suizo), éste que es uno de los 5 fundadores del comité Internacional de la Cruz-Roja en 1863. La reunión tiene lugar bi-anualmente.

[80] ILA, fue fundada 1873 en Bruselas, su objeto es estudio, la clarificación y el desarrollo del derecho internacional, tanto público como privado y la promoción de la comprensión y el respeto del derecho internacional , la ILA tiene un estatuto consultivo, como organización internacional no Gubernamental junto a otros organizamos especializados de las naciones unidas.

[81] El Consejo Europeo de Derecho del Medio ambiente (CEDE) es una asociación privada, creada el 19 de mayo de 1974.

(UICN)[82] cuya comisión de Derecho ambiental CDA contribuye al derecho ambiental mediante el desarrollo de nuevos conceptos e instrumentos jurídicos.

1.1.2. Principios fundamentales del Derecho Internacional del Medio Ambiente.

Como en el caso de cualquier rama del Derecho Internacional, el medio ambiente tiene una serie de principios directores que cumplen diversas funciones, tanto en la elaboración de las normas de derecho y como en su aplicación e implementación. Cabe subrayar que estos principios comparten algunos principios generales del Derecho internacional como la soberanía estatal o el deber de cooperar con otros Estados. Asimismo hay otros que son inherentes al medio ambiente como el deber de proteger el medio ambiente. Conviene señalar que dos instrumentos internacionales desempeñaron un importante papel en la codificación de estos principios, se trata de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente conocida por la Declaración de Estocolmo de 1972 y la Declaración de Rio sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo conocida por la Declaración de Rio de 1992. Es importante presentar los principios que tienen un amplio apoyo internacional y respaldo en práctica.

1.1.2.1. Principio de soberanía sobre los recursos naturales y la responsabilidad de no causar daño al ambiente de otros Estados o en áreas fuera de la jurisdicción nacional.

Este principio, deriva del principio de la soberanía incondicional y permanente de los Estados sobre sus recursos naturales reconocido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en varias resoluciones. Al mismo tiempo, los Estados no deben causar daño al medio ambiente. En este ámbito el Estado tiene el derecho de llevar a cabo actividades para explotar los recursos naturales dentro de su territorio, dentro de los limites reconocidos por el Derecho internacional, de acuerdo con su política nacional que rige el medio ambiente. Antes de la década de los setenta, se reconocía el derecho a toda actividad incluso aquellas que podían engendrar efectos negativos al medio ambiente. Pero después, la comunidad internacional, siendo consciente del daño que

[82] UICN es una red medioambiental fundada en 1948 que reúne a más de 80 Estados, 111 agencias gubernamentales, 784 ONG naciones, 34 agencias afiliadas, 89 ONG internacionales y a

sufría el medio ambiente y consideró que se debería limitar este derecho soberano, sobre los recursos naturales a las actividades que no representaban un deterioro al medio ambiente. En este contexto, los principio 21 de la Declaración de Estocolmo y el 2 de la de Rio[83] lo reconocieron explícitamente. Y puesto que el deterioro del medio ambiente no entiende de fronteras, el Estado debe asumir la responsabilidad de evitar causar perjuicio ambiental a otros Estados e impedir que cualquier contaminación sea prolongada hasta más allá de los límites de la jurisdicción nacional. De otra forma, cada Estado tiene la obligación de proteger dentro de su territorio los derechos de otros Estados. El asunto de Trail Smelter[84] representa claramente el caso de la contaminación transfronteriza.

Los Estados dieron una gran importancia a este principio y esto se traduce por su presencia en varios tratados internacionales sobre el medio ambiente de distintas formas[85] .

1.1.2.2. Principio de prevención

La característica que comparten la mayoría de los tratados internacionales en materia ambiental es la prevención del deterioro ambiental que es irreversible en la mayoría de los casos. En estas circunstancias, la indemnización es insuficiente y no puede restituir el daño sufrido. Entonces el objetivo de este principio es minimizar los daños que pueden afectar el medio ambiente, mediante medidas protectoras para evitar la consumación no reparable de los deterioros. En el principio anterior, se obligaba a los Estados a que limiten las actividades que puedan perjudicar el medio ambiente de otros Estados o en lugares fuera de su jurisdicción, en este principio, el Estado se ve obligado a prohibir aquellas actividades que puedan causar un daño significativo al medio

---

[83] De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios del derecho internacional, los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos según sus propias políticas ambientales y de desarrollo, y la responsabilidad de velar por que las actividades realizadas dentro de su jurisdicción o bajo su control no causen daños al medio ambiente de otros Estados o de zonas que estén fuera de los límites de la jurisdicción nacional.

[84] op. cit., nota 46.

[85] Se puede entenderlo en la convención de Londres (1933), la Convención de Ramsar (1971), la Convención de Basel(1989), la convención sobre el cambio climático(1992), la Convención sobre Diversidad Biológica(1992).

ambiente dentro de los límites de su jurisdicción. En este marco se requiere a los Estados a que regulen las actividades públicas y privadas que pueden perjudicar el medio ambiente.

Entre los instrumentos modelos, utilizados para aplicar este principio, aludimos la evaluación del impacto ambiental de las actividades por realizar antes de pasar a su cumplimiento. Se trata de disponer de políticas ambientales que impongan la evaluación de las consecuencias de la ejecución de una obra o proyecto antes de su realización, y ante la posibilidad de un resultado de un impacto nefasto e irreparable sobre el medio ambiente, el Estado debe pensar en revisar aquellos proyectos y tomar las decisiones adecuadas. También se puede detectar este principio a través procedimientos jurídicos, como la concesión de licencias y de autorizaciones que permite un control previo y el establecimiento de unas condiciones a ciertas actividades. En el marco de esta estrategia, varios convenios internacionales incluyeron este principio en sus artículos[86] obligando los Estados a tomar las medidas de prevención contra los perjuicios ambientales.

1.1.2.3. Principio de buena vecindad y cooperación internacional

También conocido simplemente como principio de cooperación internacional, se trata de un principio inspirado en el artículo 74 de la Carta de las Naciones Unidas, que concierne los aspectos comerciales, económicos y sociales, el cual se ha proyectado al desarrollo y aplicación de reglas que fomentan la cooperación internacional en materia ambiental. Diversos tratados e instrumentos internacionales, abarcan este principio y los Estados lo apoyan por la práctica, sobre todo aquellos relativos a las actividades peligrosas y emergencias. El principio 24 de la Declaración de Estocolmo estipula que todos los países deben ocuparse con espíritu de cooperación y de igualdad, de las cuestiones internacionales relativas a la protección y mejoramiento del medio ambiente. En el mismo contexto, el principio 27 de la Declaración de Rio más bien afirma de forma sucinta que los Estados y las personas deberán cooperar de buena fe y en un

[86] Se puede consultar al artículo 3.4 (b) del Convenio sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres; al artículo 194.1 del Convenio De Naciones Unidas de Derecho del Mar y el artículo 2.1 del Convenio sobre la evaluación del Impacto en el medio ambiente en un contexto transfronterizo.

espíritu de solidaridad en la aplicación de los principios consagrados de la Declaración en cuestión, y en el ulterior desarrollo del Derecho internacional en el ámbito del desarrollo sostenible.

La obligación de cooperación se expresa prácticamente en todos los acuerdos internacionales sobre el medio ambiente, que sean bilaterales o regionales. La obligación general de cooperar ha sido traducida en compromisos más específicos a través de técnicas destinadas a asegurar el intercambio de información y la participación en la toma de decisiones. Los artículos 123 y 197 del Convenio de Naciones Unidas de Derecho del Mar, hacen referencia a la cooperación entre los Estados ribereños de mares cerrados o semicerrados y la cooperación en el plano mundial o regional. El artículo 5, del Convenio sobre la Diversidad Biológica, estipula que las partes en la medida de lo posible y según proceda, cooperarán con otras partes directamente o a través de las organizaciones internacionales competentes. El derecho internacional nos ofrece ejemplos de cómo la cooperación internacional ha dado resultados positivos en la protección de ciertos medios como es el régimen internacional de protección de la capa de ozono o de protección del Mediterráneo.

1.1.2.4. Principio de desarrollo sostenible

Por desarrollo sostenible se entiende la utilización de forma racional de los recursos naturales, de tal forma que no sean agotados con el fin de que las generaciones futuras puedan hacer uso de ellos igual que hemos hecho nosotros[87]. El concepto de desarrollo sostenible, fue reconocido en el Informe BRUNTLAND de 1987, el profesor SAND en su obra[88], comenta que este principio contiene dos conceptos: el concepto de necesidades, en particular las necesidades de los más pobres que deben satisfacerse con prioridad; la idea de limitaciones del entorno para satisfacer las necesidades de las generaciones presentes y futuras impuestas por el estado de tecnología y la organización social.

---

[87] los recursos naturales no nos pertenecen sino los préstamos a nuestros hijos: es la frase que explica de forma sencilla el desarrollo sostenible.

[88] SAND, P., op. cit., nota 26.

El principio de desarrollo sostenible incluye cuatro elementos jurídicos que están formulados en los tratados internacionales del medio ambiente: primero, se trata de conservar los recursos naturales para el beneficio de las futuras generaciones, corresponde al principio de equidad intergeneracional; segundo, el objetivo de explotar de forma sostenible o racional o adecuada los recursos naturales que es el principio de uso sostenible; tercero, el uso equitativo de los recursos naturales que implica que su utilización por un Estado debe tener en cuenta las necesidades de otros Estados, es el principio de uso equitativo o de equidad intrageneracional y por último, se trata de la necesidad de asegurar que las consideraciones ambientales están integrados en los planes, programas y proyectos de desarrollo económico y social y que las necesidades de desarrollo sean tomadas en cuenta a la hora de incluir objetivos ambientales, aquí se trata del principio de integración.

1.1.2.5. Principio de precaución.

Al nivel terminológico, cualquier lector puede confundir prevención y precaución, el uno y el otro comparten la preocupación de la protección del medio ambiente adoptando medidas preventivas, pero son substancialmente diferentes. El principio de precaución se diferencia por la evidencia científica, se presupone la identificación de una situación de peligro, que resulta de una actividad, de daño grave e irreversible al medio ambiente pero sin tener la evidencia científica absoluta sobre esto. En ausencia de certeza científica sobre la peligrosidad de una actividad sobre el medio ambiente, los Estados deben tomar medidas para evitar este daño o reducir el riesgo. Este principio inspiró la evolución del pensamiento científico, jurídico y político en la rama del medio ambiente[89]. Fue implícitamente enunciado como idea de precaución en la Carta Mundial de la Naturaleza de 1982[90]. Desde este tiempo, distintos instrumentos

[89] JUSTE RUIZ, J, op, cit., nota 17 , p.78

[90] Se trata del principio 11 que estipula:" Se controlarán las actividades que puedan tener consecuencias sobre la naturaleza y se utilizarán las mejoras técnicas disponibles que reduzcan al mínimo los peligros graves para la naturaleza y otros efectos perjudiciales; en particular: a) Se evitarán las actividades que puedan causar daños irreversibles a la naturaleza; b) Las actividades que puedan entrañar grandes peligros para la naturaleza serán precedidas de un examen a fondo y quienes promuevan esas actividades deberán demostrar que los beneficios previstos son mayores que los daños que puedan causar a la naturaleza y esas actividades no se llevarán a cabo cuando no se conozcan cabalmente sus posibles efectos perjudiciales; c) Las actividades que puedan perturbar la naturaleza serán precedidas de una

aludieron el principio de precaución aunque de forma distinta y diversa[91], sin embargo queda la Declaración sobre el Medio ambiente y Desarrollo de Rio, mediante su artículo 15[92], uno de los documentos de gran importancia para la comprensión y difusión del concepto de la precaución. Desde esta Declaración, el principio de la precaución se ha incluido en la mayoría de los instrumentos internacionales relacionados con la protección del medio ambiente. Y refleja la tendencia creciente en el Derecho Internacional del Medio Ambiente de que la mejor protección del medio ambiente pasa por la prevención que supera las medidas de restauración y reparación[93].

1.1.2.6. Principio del que contamina paga

Se puede confundir el principio de quien contamina paga con la responsabilidad civil que tiene el objetivo de reparar los daños y consecuencias de una contaminación del medio ambiente. Este principio nació en el ámbito de las ciencias económicas con un contenido visiblemente económico[94], poco a poco fue juridificado y formando parte de las normas de derecho positivo.

---

evaluación de sus consecuencias y se realizarán con suficiente antelación estudios de los efectos que puedan tener los proyectos de desarrollo sobre la naturaleza; en caso de llevarse a cabo, tales actividades se planificarán y realizarán con vistas a reducir al mínimo sus posibles efectos perjudiciales;(…)"

[91] Se trata del convenio de Viena sobre la protección de la Capa de Ozono de 1987, el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992, en el Protocolo de Cartagena sobre la Seguridad de la Biotecnología de 2000 y en el Convenio de Estocolmo sobre Contaminaciones Orgánicos Persistentes de 2001.

[92] « con el fin de proteger el medio ambiente; los estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deber utilizase como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente".

[93] BARREIR,A.; OCAMPO, P.; RECIO, E., " Guía del Derecho Internacional del Medio Ambiente", *Guía práctica elaborado con el apoyo del Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente*. Publicado por Caja Madrid Obra Social; pagina 41.

[94] La profesora Tania García López : directora de la Escuela de Derecho de la Universidad Anáhuac de Xalapa, (Veracruz en Méjico), en su artículo " Perspectiva jurídica del principio quien contamina paga", explica que este principio busca a traspasar el coste de las llamadas externalidades negativas, que en principio soporta la colectividad en su conjunto, a los agentes potencialmente contaminadores. Y basándose en su artículo sobre el ejemplo de la contaminación de rio como externalidad negativa que produce el contaminador sobre los usuarios o vecinos del rio, es un perjuicio causado por otro agente. Explica también que desde el punto de vista económica, la contaminación es una externalidad negativa que generan determinados procesos de producción y/o de consumo. Por lo tanto la externalidad implica un coste, siempre que el agente económico que la sufre no sea compensado por la agente que la genera. Y cuando se produce la compensación, la externalidad desaparece y entonces se habla de la internalización.

Surgió por primera vez en Japón en 1970, como regulador ambiental y en 1972[95] fue adoptado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)[96], como una base analítica de los instrumentos económicos para regular la contaminación. Esta misma organización después lo adoptó en las Recomendaciones de 1974[97] y 1989[98]. A partir de 1972 fue adoptado en el Derecho Internacional y su consagración fue en la Declaración de Estocolmo en su principio 22[99], y veinte años después fue también incluido en la Declaración de Rio al nivel de su principio 13[100]. También fue adoptado como principio de derecho comunitario en diferentes textos jurídicos de derecho originario y de derivado de la UE.

Este principio tiene una gran difusión en todos los contextos, y se ha divulgado mucho más por su denominación que por su contenido. De forma sencilla se le puede definir como principio que impone al causante de la contaminación de asumir el coste y las medidas de prevención y lucha contra la misma, sin recibir o solicitar ningún tipo de apoyo financiero compensatorio. Se trata del principio de "*insourcing* o internalización", en la jerga empresarial, es decir que debe ser asumido y solventado como costo interno por los que contribuyen a causar la degradación del medio ambiente.

---

[95] Recomendación para los Principios Directrices relativos a Aspectos Económicos Internacionales de las Políticas Ambientales C (72) 128 OCDE, 1972. Texto en inglés en 14 ILM (1975) pagina 236.

[96] La ODCE es una organización intergubernamental que reúne a 34 países comprometidos con las economías de mercado y con sistema políticos democráticos. Estos países comparan, intercambian experiencias en políticas l

[97] Recomendación para la Instrumentación del Principio el que Contamina Paga C (74)223, OCDE, 1974. 14 ILM (1975) pagina 236.

[98] Recomendación para la Aplicación del Principio el que Contamina Paga en casos de Contaminación Accidental C (89)89 (final) OCDE, 1989; 28 ILM1320.

[99] El principio 22 estipula lo siguiente:"Los Estados deben cooperar para continuar desarrollando el derecho internacional en lo que se refiere a la responsabilidad y a la indemnización a las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales que las actividades realizadas dentro de la jurisdicción o bajo el control de tales Estados causen en zonas situadas fuera de su jurisdicción."

[100] "Los Estados deberán desarrollar la legislación nacional relativa a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales. Los Estados deberán cooperar asimismo de manera expedita y más decidida en la elaboración de nuevas leyes internacionales sobre responsabilidad e indemnización por los efectos adversos de los daños ambientales causados por las actividades realizadas dentro de su jurisdicción, o bajo su control, en zonas situadas fuera de su jurisdicción."

1.1.2.7. Principio de la responsabilidad común, pero diferenciada.

En relación con este principio, entendemos que todos los Estados asumen la responsabilidad de la degradación del medio ambiente. Pero se subraya que no todos alcanzarán el grado de contaminación de la calidad ambiental de nuestro planeta. Es decir, en este contexto, existe un grupo de Estados que están en el origen de esta contaminación, es el precio que tuvo que pagar el medio ambiente contra el avance y el desarrollo de estos países. Como consecuencia de esta realidad, el principio 7 de la Declaración de Rio[101], exige a los Estados afrontar estos problemas ambientales diferenciando entre los Estados desarrollados y aquellos que están en vías de desarrollo. Aplicando en este caso, el principio de equidad en el Derecho internacional general y reconociendo que las diversas situaciones en las que se encuentran los países en desarrollo tienen que ser tomadas en consideración para que éstos, se interesen en formar parte de los acuerdos internacionales del medio ambiente. Se puede apreciar la aplicación de este principio en las Convenciones Internacionales sobre el Cambio Climático y Biodiversidad y sobre la Protección de la capa de ozono. La extensa ratificación de estos Convenios, así como los términos en que se han conducido las negociaciones internacionales subsecuentes, demuestran una aceptación universal del principio en el marco ambiental.

El principio de responsabilidad común pero diferenciada contiene dos elementos. El primero concierne la responsabilidad común de los Estados de proteger el medio ambiente a nivel nacional, regional y global. El segundo corresponde a la necesidad de tomar en consideración las diferentes circunstancias, especialmente en relación con la contribución de cada Estado de provocar problemas ambientales y su capacidad de prevenir, reducir y controlar el perjuicio. En términos prácticos, la aplicación de este principio tiene por lo menos dos consecuencias: en primer lugar, da derecho, o puede requerir a todos los Estados concernidos, su participación en las medidas de respuestas internacionales destinadas a solventar los problemas

[101] El principio 7 de la Declaración de Rio, estipula que los Estados deberán cooperar con espíritu de solidaridad mundial para conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra. En vista de que han contribuido en distinta medida a la degradación del medio ambiente mundial, los Estados tienen responsabilidades comunes pero diferenciadas. Los países desarrollados reconocen la responsabilidad que les cabe en la búsqueda internacional del desarrollo sostenible, en vista de las presiones que sus sociedades ejercen en el medio ambiente mundial y de las tecnologías y los recursos financieros de que disponen.

ambientales. En segundo lugar, conduce a las normas ambientales que imponen diferentes obligaciones a los Estados. A pesar de su aparición relativamente reciente en la formulación actual, la responsabilidad común pero diferenciada encuentra sus raíces antes del Convenio de las Naciones Unidas del Medio Ambiente y Desarrollo, y contaba con el apoyo de la práctica estatal a nivel regional y mundial.

1.2. EL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL DERECHO INTERNACIONAL

El espacio marino representa el 71% de la superficie de la tierra, y conforma más de 97% de la biosfera del planeta. El espacio marino encubre las aguas marinas, tierras sumergidas –lecho del mar y su subsuelo-; zonas cubiertas de hielo, mares cerrados y semicerrados (como el Mediterráneo); mares interiores –como el mar Caspio-; lagunas de aguas salada – como el mar Menor- y estuarios.

El ecosistema marino tiene una importancia vital para el mantenimiento del equilibrio ecológico de la Tierra en su conjunto. Los océanos proporcionan más de la mitad del oxígeno, alimentos para millones de personas, son fuentes vitales de energías minerales y proteínas, ingresos y medios de subsistencias de entre el 10 y el 12% de la población mundial. Según la Organización de la Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), cerca de 58.3 millones de personas trabajan en el sector de la pesca y en las actividades inherentes a éste[102].

[102] Son datos de la FAO (Food and Agriculture Organización of the United Nations), El estado mundial de la pesca y la acuicultura (2014), Parte 1, pagina 6. Estas cifras corresponden a la estadística realizada en 2012.

A pesar de que el Hombre lleva explorando y explotando este mundo marino, sigue siendo un mundo desconocido y enigmático. Pero lo que es seguro y no requiere ninguna prueba, es que el desarrollo y el avance tecnológico alcanzado han producido un impacto nefasto sobre el medio ambiente marino[103].

En este subcapítulo, intentamos tratar la contaminación del medio ambiente marino así como las fuentes de su contaminación. Y para abordar la protección del medio ambiente marino desde el punto de vista jurídico, en primer lugar será presentado el marco jurídico del mismo a nivel internacional y en segundo lugar a nivel regional y exactamente sumergiéndonos en el mar Mediterráneo.

1.2.1. El medio ambiente marino: delimitación y fuentes de contaminación.

A este nivel, el objetivo es plantear la problemática de la contaminación marina. Para ello, conviene en primer lugar presentar y delimitar el medio ambiente marino, su particularidad. Su interés para los Estados y en segundo lugar, examinar las distintas fuentes de su contaminación.

1.2.1.1. El medio ambiente marino.

La gran mayoría del agua que cubre la superficie de la tierra son aguas saladas (97%). Los océanos y mares ocupan un volumen calculado aproximadamente en 1.370 millones de Km^3. La profundidad media de los mares está calculada en 3.800 m. Debido a su contacto continuo con la atmosfera y los procesos de la fotosíntesis y de respiración, el agua del mar contiene gases disueltos de los que se puede citar los principales que son el nitrógeno, oxigeno, dióxido de carbono y argón.

Para tener una idea sucinta sobre las características biológicas de los océanos, conviene señalar que los mares que cubren la plataforma continental presentan unas

[103]De cara a la pesca, los buques son más grandes, más potentes. Los buques de pesca se han desarrollado para adoptar técnicas agresivas con el medio marino. Por ejemplo las técnicas como el arrastre, degradan grandes extensiones del fondo, ya que arrastran todo lo que se encuentra en el fondo marino destrozando todo a su paso. Se destruye donde crecen las algas, plantas y otros organismos. Además incluso pescan lo que les interesa y luego lo tira. Desde luego lo peces que tiene poco importancia vuelvan al mar pero ya muerta…

características propias. Por un lado, tenemos la región nerítica[104], es donde están los recursos pesqueros, y por otro lado, está la región oceánica[105] que abarca las zonas profundas superiores a 1000m y aparentemente pobres en nutrientes. Ambas regiones representan la zona pelágica. Las zonas profundas están denominadas desiertos oceánicos, porque la vida animal es casi nula o muy difícil y solo existe la fauna abisal[106]. Conviene también subrayar que la vida marina en los océanos incluye tres categorías principales: el *plancton* que está construido por plantas (*fitoplancton*) y animales (*zooplancton*) que flotan pasivamente o se desplazan lentamente en el mar; el *necton*, constituido por organismos capaces de nadar y desplazarse por sus propios medios[107] y los *bentos* que son simplemente organismos que viven en el fondo y pueden integrar tanto los animales que viven en los fondos o profundos como las plantas.

El Hombre tenía, desde que existe, una relación muy estrecha con el medio marino. Era su medio de transporte, de comunicación, el medio que le permitía sobrevivir y el medio por el que se le permitía desarrollar su comercio y al mismo tiempo extender su poder sobre otras tierras.

Durante muchos años, se pensaba que el medio marino no solamente era una fuente de recursos naturales inagotables sino, por su inmensidad y profundidad, los océanos eran el mejor sitio donde el hombre podía guardar los secretos sin que pudiera revelarlos algún día. Asimismo, todo lo que se podía verter como basura, sustancias contaminantes, aguas usadas o desechos en sus aguas quedaría sin ningún impacto y pasaría desapercibido. Junto a esto, no se debe omitir su sobrexplotación que llevó a la extinción de muchas especies, la destrucción de su hábitat y la perturbación del ecosistema marino.

El medio marino sigue representando una cuestión de vital importancia para los Estados. Es el espacio donde tiene lugar distintas actividades que representan un pilar

---

[104] Abarca las aguas sobre la plataforma costera y continental.

[105] Es el resto del mar a partir del talud continental.

[106] Los océanos y los mares están divididos en zonas según la profundidad de éstas. esta la zona epipelágica situada entre la superficie y no supera los 200 metros de profundidad; la zona Mesopelágica cuya profundidad está entre 200 y 1000 metros; la zona Batial situada entre 1000 y 4000 metros en el fondo, la zona Abisal situada más allá de 4000 metros y la zona Hadal que son fosas oceánicas situadas a más allá de los 6000 metros.

[107] Los néctones se nutren de los plánctones y como ejemplo citamos los peces, los cetáceos y calamares.

principal de su economía. Como el transporte marítimo, la extracción de minerales, pesca, suministración en energías como los gasoductos o cables eléctricos. Igualmente, no se puede ignorar su importancia estratégica para todos los Estados, especialmente para las grandes potencias. Es un espacio que permite, controlar las actividades de unos a otros, vigilar el comercio de armas, bloquear un Estado, que es un acto bastante frecuente en la política internacional que tiene sus raíces en el tiempo muy remoto[108]. Es también el espacio de maniobras navales que permiten a los Estados a la vez desarrollar sus capacidades militares y también exhibir su potencia[109].

Estos intereses, divergentes para unos Estados y convergentes para otros, no pasan sin dejar sus huellas o sin influir en las normas o reglas que se elaboran para abarcar los temas que conciernen el medio marino, tal como la protección, la navegación, etc. Y es que cada Estado o grupo de Estados defiende las aspiraciones que corresponden a sus intereses políticos y económicos, vivimos en un mundo que es ecológicamente único pero políticamente esta compartimentado[110]. Este "*tira y afloja*" hace que algunos convenios tarden años antes en adoptarse, simplemente porque la solución a los problemas ambientales es sumamente complicada. Circunstancias ésta que ocurrió en el CNUDM, y que será tratada en el subcapítulo III de este capítulo.

También conviene aludir otro elemento que siempre surge cuando se trata del medio marino, la delimitación marítima. A pesar de disponer de un régimen jurídico que rige las normas aplicadas a cada zona marina, el medio marino sigue siendo el escenario

---

[108] La declaración de Paris del 30 de Marzo 1856. Estableció la regla del bloqueo que debe ser efectivo para impedir el acceso al litoral enemigo. Medio siglo antes, exactamente el 21 de noviembre de 1806, Napoleón, aplicó el bloqueo continental cortando el comercio de Inglaterra. En 1827 Francia, Rusia y Gran Bretaña bloquearon zonas de la costa griega para presionar a Turquía a que otorgara la independencia a Grecia. En 1832 Francia y Gran Bretaña impusieron el bloqueo contra Holanda para que reconociera la independencia de Bélgica. El más largo bloqueo en la historia del Derecho Internacional es el de Cuba que fue decretado desde octubre de 1992 por los EE UU mediante la ley de Torricelli y sustituida por la ley de Helms-Burton en 1996 cuyo objetivo era endurecer mas este bloqueo. De momento ignoramos el final de este bloqueo con el acercamiento Cubano- Estadounidense tras el intercambio de sus presos. También conviene mencionar el bloqueo naval de Irak durante la segunda Guerra del Golfo en 1991.

[109] Aquí podemos citar como ejemplo la maniobra naval realizada en junio de 1996 por la Republica China frente a las costas de Taiwán. y la maniobra militar que está realizando Irán (25 de diciembre 2014) sobre un superficie de un millón y dos cientos kilómetros cuadrados que extiende por el Estrecho de Ormuz, el mar de Omán , el sur del golfo de Adén, y hasta el norte del océano índico

[110] JAQUENOD DE ZSÖGÖN, S., *Derecho Ambiental. El Desafío del Cambio Global. Ocho Cuestiones Clave*. Madrid, Dykinson S.L., 2009. pp. 12,26.

de controversias que se oponen a la delimitación marítima entre varios Estados[111] y que influye igualmente a la hora de negociaciones en los grupos de trabajo de los Estados.

Como se puede constatar, no es absolutamente fácil tratar el tema de la protección del medio ambiente marino sin confrontarse a trabas y restricciones. Pero aun así, éste tiene un vital importancia para todos los miembros de la comunidad internacional.

Para profundizar en el problema de la contaminación del medio ambiente marino conviene realzar las causas de su contaminación en el siguiente epígrafe.

1.2.1.2. Las fuentes de contaminación.

Tradicionalmente, los océanos y los mares eran los vertederos naturales donde el hombre "enterraba" todo tipo de sustancias sin que ello constituyera, en su concepción, algún daño al medio ambiente por ser un espacio enorme que permitiera a las aguas tragar, diluir y destruir por su capacidad de autodepuración. Y es que la contaminación marina era un término que no convivía con sus preocupaciones.

Antes de tratar las fuentes de la contaminación marina, primero sería conveniente presentar su definición. Para ello, presentamos la definición elaborada por la CNUDM[112], según el cual éste es la introducción por el Hombre, directa o indirectamente, de substancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produce o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Inmediatamente se puede notar que solo se designa la contaminación de origen antrópico, porque también el medio ambiente marino se enfrenta a la contaminación natural, pero ésta, es mínima y mediante los mecanismos propios del que dispone la

---

[111] Por ejemplo en el mar mediterráneo, existen múltiples controversias de delimitación marítima, al nivel del Estrecho de Gibraltar, entre España y Gibraltar por un lado, y por otro entre Marruecos y España. También entre España y Francia, entre Argelia y Marruecos; entre Libia y Túnez; Libia y Malta. ECT

[112] Esta definición que viene en el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se parece a la que fue elaborada por la Directiva del consejo 76/464/CEE.

masa marítima se consigue eliminar o reducir rápidamente[113]. Los mayores niveles de contaminación se aglutinan en los mares cerrados y densamente ocupados, como es el caso del mar Mediterráneo.

La contaminación del medio marino es la consecuencia de múltiples fuentes como la contaminación telúrica, que llega desde la tierra; la contaminación causada por buques, la contaminación por vertimiento de desechos y otras materias, la contaminación atmosférica y la contaminación por la exploración y la explotación de los recursos marinos en el fondo marino y en el subsuelo.

La fuente que provoca la mayor alteración de la calidad de las aguas marinas es la que tiene su origen en el continente, u origen telúrico. La gran parte de las sustancias contaminantes que se vierten al mar se depositan en la plataforma y en las playas, simplemente porque constituyen la zona de mayor explotación económica. En este caso, la amplitud de la contaminación queda vinculada al nivel de desarrollo de los Estados litorales[114]. Las actividades humanas que son frecuentes incluyen: la industria[115] cuya efluente industrial llega al mar a través de ríos, vertederos, etc.; la agricultura[116], turismo, aguas residuales[117] efluentes. Todos estos desechos que se encuentran en estado líquido, solido o gaseoso contaminan el mar mediante el mecanismo que corresponde a cada categoría. Por ejemplo los líquidos o están vertidos directamente en el mar, o como en el caso de los sólidos al acumularse sobre la tierra, se infiltran en los ríos con las aguas de lluvia y llegan a su destino final que es el mar. En el caso de

---

[113] LÓPEZ BONILLO, D., *El medio ambiente*, Madrid, edición cátedra, S, A, 1994.

[114] Los Estados desarrollados disponen de una industria potencialmente contaminante, junto a esto, se añade el sector turístico que lo tienen muy avanzado y forma un pilar de su economía y está habilitado para atraer una gran masa turística,

[115] Como industria, podemos citar, el refinado de petróleo; recubrimiento metálico; la producción de acero; la fabricación de papel; la producción de sustancias químicas, etc.

[116] Los fertilizantes utilizados, como nitrato, y los pesticidas son arrastrados a los rio para llegar finalmente a las aguas marinas. Los pesticidas entran por escorrentía de las tierras alta al mar. El nitrógeno y el fosforo de los fertilizantes y el estiércol de origen animal, penetran en las aguas costeras mediante la escorrentía o la migración a través de las aguas subterráneas.

[117] Las aguas sanitarias no están tratadas todas antes de llegar al mar. En las ciudades mediterráneas de más de 10.000 habitantes solo unos 70% disponen de centros de tratamientos de aguas residuales con distintos grados de tratamiento. Las aguas residuales de origen urbano contiene materiales de origen humano, restos de alimentos, residuos de materiales de uso doméstico, principalmente detergentes y muchas veces también pueden contener productos industriales y/ o agrícolas, etc.

desechos gaseosos[118] que se extienden a la atmosfera, llegan al mar con las lluvias, (es lo que se llama la lluvia acida), cayendo directamente a la gran superficie marina.

Otra fuente de contaminación, es la que tiene lugar dentro de las aguas marinas de forma directa, es la causada por los buques. Como es sabido, el medio marino representa más de 90% del comercio mundial[119] debido a su coste muy bajo al comparar con su gran variedad de carga. Además es un medio de transporte comercial que impone menores restricciones al tipo, peso o volumen de la carga permitiendo el transporte de grandes masas (líquidos, gráneles, contenedores). Los petroleros es la categoría que representa el mayor peligro para el medio ambiente marino, porque existe un riesgo tangible de vertidos de productos petrolíferos al mar por causa de accidentes. También existe la posibilidad de vertido del crudo de forma deliberada. Asimismo, los océanos se enfrentan a los buques que echan al mar las aguas residuales, desechos sólidos, residuos oleosos de las sentinas de máquinas y los procedentes de limpieza de tanques y bodegas. A parte de estos problemas, no se puede omitir los vertidos causados por los hidrocarburos en los mismos pozos de extracción en las plataformas y terminales. Tampoco se puede ignorar la contaminación provocada por los cruceros que por su parte generan una cantidad inimaginable de residuos[120].

Junto a estos fuentes de contaminación marina, está la contaminación de origen radioactivo artificial[121], causado por vertidos de: centrales nucleares productoras de energía; fábricas de tratamiento de los combustibles irradiados; reactores utilizados en la propulsión de buques; desechos radioactivos sumergidos en alta mar; pruebas de armas nucleares; accidentes en instalaciones nucleares; actividades industriales; actividades hospitalarias, etc.

La contaminación térmica es otra de las fuentes de contaminación marina. El sobrecalentamiento del agua del mar resulta del contacto con los circuitos de

---

[118]El nitrógeno y casi todo el plomo, cadmio, cubre, zinc y hierro que se encuentran en la atmosfera pasan en el océano.

[119] Según los datos de la conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y Transporte (UNCTAD).

[120] Según los datos de OCEANA, los residuos procedentes de inodoros llegan hasta 95m3 541m3 de residuos provienen de lavabos, cocinas y duchas diariamente. Estos residuos son vertidos sin ser tratados. Hasta ahora no existe un marco jurídico que lo exige o bien lo coloca dentro un marco controlado. (hay que comprobarlo)

[121] Existe la radioactividad de forma natural que resulta de los rayos cósmicos y a la presencia en el medio de radionúclidos que son parte de los elementos constitutivos de la tierra.

refrigeración de las instalaciones industriales costeras. Este tipo de contaminación se debe a diversas actividades industriales en zonas del litoral que requieren agua de refrigeración de bajo costes, especialmente las centrales térmicas. El aumento de la temperatura del agua del mar tiene dos consecuencias perjudiciales considerables: la reducción de la solubilidad del oxígeno disuelto en el agua y el aumento de la actividad metabólica del plancton[122].

No se debe olvidar que existen otros factores de la degradación del medio ambiente marino destrozando su ecosistema y reduciendo su biodiversidad, se trata de las sobreexplotación y el acto más dañino, es la pesca de arrastre que destruye todo lo que se encuentre en su trayecto para luego seleccionar las especies de su búsqueda y que corresponden a los intereses lucrativos.

Hasta el momento, solo se ha podido resaltar las fuentes de contaminación resultantes de las actividades "civiles", pero ni disponemos ni podemos investigar los impactos de las actividades del Estado o mejor dicho las actividades militares que se llevan en todo secreto, además los buques llamados de Estado gozan de una inmunidad soberana[123].

1.2.2. La normativa internacional sobre la contaminación medioambiental marina.

Al nivel internacional, se puede considerar que la OMI como la base de la normativa internacional sobre la protección del medio ambiente marino. El gran número de convenios internacionales celebrados en esta materia, estuvieron bajo su auspicio. Siempre tuvieron lugar como respuesta al perjuicio y el daño a los que fue sometido el medio ambiente marino tras accidentes de buques, derramamiento de carburos,

[122] Esto aumenta la demanda bioquímica de oxigeno y también provoca la eutrofización. El incremento de la temperatura implica un aumento en cantidad de agentes contaminantes que son fijados por los organismos marinos, mostrando éstos una mayor sensibilidad frente a los agentes contaminantes.

[123] El artículo 236 del convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar lo ha estipulado de forma clara, así que las disposiciones que conciernen la protección y preservación del medio marino no se aplica a los buques del Estado.

hundimientos, etc. Tal como lo ha calificado el profesor JUSTE RUIZ[124], estos convenios tienen un carácter reactivo frente a las catástrofes en el medio marino.

Es conveniente empezar por el Convenio internacional de la organización marítima internacional que representa el epicentro de los instrumentos jurídicos universales que serán tratados en este subcapítulo.

La OMI fue una propuesta de varios Estados convencidos por la creación de un organismo internacional de carácter permanente, para promover la seguridad marítima de forma más eficaz. Una idea que existía a mediados del siglo XIX cuando varios convenios fueron concluidos. Fue el 6 de marzo de 1948 cuando dicha organización fue creada[125] en la conferencia internacional de Ginebra, entrando en vigor el 17 de marzo de 1958[126]. Es un organismo especializado de la ONU que cuenta actualmente con 170 miembros. El convenio de la OMI está compuesto por 77 artículos compartidos entre veinte partes. En primer parte que hace referencia a la finalidad de la organización que resaltó su interés para la protección del medio ambiente marino. Se puede leer al nivel del párrafo (a) artículo 1, que el objeto de la organización es establecer un sistema de colaboración entre los gobiernos en el marco de la reglamentación y las practicas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole, entre ellas, alentar y facilitar la adopción de normas relevantes en cuestiones relacionadas con la prevención y contención de la contaminación del mar causada por los buques. Este convenio estipuló la creación de dos comités que asumen la tarea de la protección del medio ambiente, uno de forma indirecta y el segundo de forma directa. En el primer caso, se trata del Comité de Seguridad Marítima que viene en la Parte VII. Está compuesta por todos los miembros y entre su competencia destaca la función de examinar las reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, etc. Queda claro que las consecuencias de estas reglas, dejan un impacto positivo sobre el medio ambiente marino, por lo menos si no se puede evitar la contaminación, se puede disminuir los riesgos que lo causan. En el segundo caso, se trata del comité de la protección del medio

---

[124] JUSTÉ RUIZ, J., *la protección del medio ambiente en el derecho internacional*, op. cit., nota 17.

[125] Esta organización llevaba el nombre de Organización Consultiva marítima Intergubernamental (OCMI) y fue en 1982 cuando pasó a ser la Organización marítima Internacional (OMI)

[126] Como se puede notar, la convención del OMI tardó diez años para entrar en vigor. Esto debido a la condición instaurada par ello que exigía la adhesión de veintiún Estados de los cuales siete disponiendo cada uno no menos de un millón de toneladas brutas.

ambiente marino que es el objeto de la Parte IX. Este Comité está compuesto por todos los miembros y estudia todas las cuestiones relacionadas con la prevención y contención de la contaminación marina causada por los buques. Para ello, asume la función de velar a la aplicación[127] de los convenios internacionales relacionados con el tema, estudiar las medidas adecuadas para facilitar su cumplimiento. Como no se puede proteger el medio marino sin basarse sobre datos científicos y técnicos, la OMI tiende a conseguir todos los datos que le pueden servir para luchar contra la contaminación marina y también favorecer la cooperación con organizamos, tanto regionales como universales, que comparten la misma preocupación con el medio ambiente marino.

Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL 54).

El primer instrumento jurídico elaborado por la IMCO[128], en la Conferencia internacional organizada por el Reino Unido, en 1954. El objetivo de este convenio era controlar el problema de la contaminación resultante de las descargas operacionales de los petroleros y de la descarga de las aguas oleosas de las salas de máquinas de todos los buques. Este convenio fue enmendado en 1962 y entró en vigor el 18 de mayo del 1967 y en 1969 fue enmendado otra vez como consecuencia del siniestro de "Torrey Canyon" y entró en vigor el 21 de octubre de 1978. En este primer convenio, se pretendía tomar medidas estrictas para luchar contra la contaminación originada por los petroleros. Incluso se le puede calificar de muy "atrevido", ya que se prohibía la descarga de buques y petroleros excepto si se cumplen las condiciones establecidas en sus mismos artículos (3), como por ejemplo, si están a más allá de los 50 millas de la costa de ciertas zonas marinas determinadas en su anexo A, y con la enmienda de 1962 pasó a ser 100 millas de la costa y se amplía también el listado de las zonas marinas denominada zonas prohibidas[129]. Los Estados partes se comprometieron en promover la construcción, en los puertos, de instalaciones de recepción de residuos y mezclas oleosas, obligar los buques a que llevaran a bordo un registro para registrar todos los trasvases de hidrocarburos y las operaciones de lastrado. Mediante la enmienda de 1969,

[127] Se trata de hacer el seguimiento de la aprobación, modificación de las reglas u otras disposiciones respetando lo que viene en los convenios que se firman bajo su auspicio.

[128] Hasta el 1982 la OMI erra la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.

[129] Zonas como el Mar del Norte, el Mar Báltico , el Mar Negro, el Mediterráneo, el Adriático, el Golfo Pérsico, el Mar Rojo, las costas de Australia y las costas de Madagascar..

se establecieron mejores técnicas, en relación con los puertos y a bordo de los petroleros, que debían limitar la posibilidad de realizar descargas oleaginosas a los buques dotados del sistema LOAD ON TOP[130]. Estas descargas no debían superar el 1/15000 de la capacidad total de carga, y sin superar 60 litros de hidrocarburos por milla marina de navegación.

Fuera de estas condiciones, quedaba prohibido a los buques realizar descargas al mar, que debían retener a bordo los residuos petroleros para evacuarlos en las instalaciones preparadas para esto en los puertos de recepción. Ciertamente, este convenio como primer fruto de los objetivos de la IMCO (IMO), era muy "vanguardista" en su categoría pero se quedó al final con la convicción de su insuficiencia ante el problema de la contaminación del medio marino que conoce cada vez mayor la intensidad de la navegación. Así, el convenio OILPOL 54[131] fue al final sustituido por el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques MARPOL 73/78.

El Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos.

Conocido por "INTERVENCION 69", este Protocolo fue adoptado en Bruselas, el 29 de noviembre de 1969 y entró en vigor el 6 de mayo de 1975. Una convención adoptada a raíz de la catástrofe "TORREY CANYON[132]". Los Estados firmantes de este convenio reconocen la necesidad de proteger los intereses de sus poblaciones contra las graves consecuencias de un accidente de buque[133] que pueda causar un riesgo de contaminación del mar y del litoral por hidrocarburos. Al nivel del primer artículo, nos queda claro que el objetivo del convenio es permitir a las Partes del convenio en

---

[130] Con LOAD ON TOP, se refiere a la práctica de buques que almacenan a bordo los desechos oleosos residuales y luego los descargan en los puertos. Antes, el buque se deshacía del agua del lavado de su tanque y del lastre en el mar para pasar a la nueva carga del petróleo crudo. Pero esta costumbre fue reemplazada por meter la nueva carga en la parte superior del lastre y del lavado y una vez en el puerto en las instalaciones preparadas para ello. Esta práctica, según el informe de la OMI (IMCO), presentado en 1981, contribuyó a la reducción de 30% de la contaminación del mar entre 1970 y 1980 frente al aumento de la cantidad de hidrocarburos transportados por el mar que alcanzaba el 70% durante la misma época.

[131] En su artículo 2, se estipula los buques a los que se les aplica este convenio y de los que están excluidos los buques de la marina de guerra y los funcionarios de la ballenera en sus operaciones.

[132] 1967 a raíz de este siniestre, se derramó 118.000 ton. de hidrocarburos en las costas inglesas.

[133] Se excluye la aplicación de este convenio a los buques que guerra o cualquier buque de Estados.

cuestión tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos consecuencia de la contaminación o una eventual contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos resultado de un accidente marítimo o su consecuencia. Pero el convenio aclara que ninguna medida puede ser tomada por el Estado afectado sin consultarlo y notificarlo a los Estados afectados por el siniestro, incluso aquellos cuyo pabellón está enarbolado por el barco o los barcos implicados[134]. Y es obvio, que el convenio subraya que se debe dar la prioridad a la protección de la vida humana antes de pasar a las medidas que se han decidido. Y sin abuso, las medidas deben ser proporcionadas a la amplitud y las repercusiones del siniestro. Este convenio fue ampliado a otras sustancias peligrosas, mediante el protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, firmado en Londres, el 2 de noviembre de 1973 y en vigor el 30 de marzo de 1983. Se subraya la ampliación al nivel del artículo 1, en cuanto al listado de las sustancias están enumeradas en el anexo de este protocolo.

El convenció internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78[135].

Se aprobó el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques en la Conferencia Internacional sobre la contaminación del mar celebrada entre el 8 de octubre al 2 de noviembre de 1973. Una vez ha entrado este convenio en vigor, ha suplantado al OILPOL 54 que quedó desactualizado y obsoleto, frente al gran desarrollo del transporte marítimo de hidrocarburos y el inmenso engrandecimiento en las dimensiones de los petroleros que se ocasionó en los años sesenta, así como el incremento del transporte de productos químicos por vía marítima. Este nuevo convenio internacional, además de ser el más ambicioso de los anteriores convenios, abarca

[134] Se hace una excepción a este nivel cuando se trata de una extrema urgencia que no permite invertir tiempo en consultas e intercambio de informaciones entre los Estados concernidos por el siniestre y también consultar los expertos que figuran en la lista de la OMI.

[135] En su artículo 3 párrafo 3 se estipula que este convenio no se aplica que los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques, que siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad de presente Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

encima del problema de los hidrocarburos, las sustancias contaminantes transportadas o producidas por los buques[136]. Este convenio incluye cinco anexos cuyas reglas abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques. El anexo (I) presenta las reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos, anexo (II) contiene las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, en el anexo (III) se trata las reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en bultos, al nivel del anexo (IV) lleva sobre las reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques y el anexo (V) trata las reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques. Excepto los anexos I y II que son obligatorios, el resto son facultativos y los Estados podían declarar no aceptar los otros (III, IV, V,).

Pero se debe señalar que se habla desde 1978, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo[137] de 1978.

Efectivamente, el Protocolo de 1978 surgió con la creación del Comité de Protección del Medio Marino[138]. Así que, en el marco de su misión, el CPMM examinaba varias disposiciones del MARPOL 73 que pedían aclaraciones o cuya aplicación había planteado dificultades. Para superar éste, el CPMM concluyó que era conveniente enmendar el Convenio elaborando una interpretación unificada y autorizada. Conviene señalar que el MARPOL tardó en entrar en vigor mientras que se esperaba que fuera rápido con la condición de la adhesión de 15 Estados con una flota mercante que representa como mínimo 50% del tonelaje de la marina mercante mundial. Pero esta tardanza se debe a algunos problemas de orden técnico, especialmente relacionados con las reglas del Anexo II. Asimismo, la OMI organizó la Conferencia

---

[136] Las reglas, establecidas por este convenio, se aplican a los buques en general y no como el caso de OILPOL54 que concernía solo los buques petroleros. Este convenio define un buque, toda embarcación que operen en el medio marino incluso las plataformas fijas o flotantes.

[137] El protocolo 1978, se compone de dos protocolos: el protocolo I trata las disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y el protocolo II concierne el arbitraje.

[138] CPMM, al principio era un órgano auxiliar de la Asamblea, pero once años después de su creación, en 1985, pasó al Estado Institucional, al que se ha integrado todos los Estados Miembros. Su misión es examinar los asuntos de la competencia de la OMI relacionados con la prevención de la contaminación del mar ocasionada por lo buques y especialmente se ocupa de la adopción y modificación de convenios y de otras reglas y medidas destinadas a garantizar su observancia.

Internacional en Londres[139] sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación durante la cual se comprobó el protocolo 1978 modificando las disposiciones[140] originarias de MARPOL 73 y elaborando un nuevo instrumento único y combinado que es el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo el 17 de febrero 1978 o simplemente el convenio MARPOL 73/78[141] y entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

El convenio MARPOL 73/78 fue modificado por el Protocolo de 1997[142], durante una conferencia diplomática a efectos de anexar al convenio el nuevo Anexo VI relativo a las reglas sobre la prevención de la contaminación por las emisiones gaseosas de los buques. Este anexo vino para completar el listado de las sustancias agotadoras de la capa de ozono atmosférica, la generación de óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre, responsable de la lluvia acida, la contaminación por vapores de compuestos orgánicos y la generación de gases de invernadero. Este Protocolo está en vigor internacionalmente desde el 19 de mayo de 2005.

El Convenio en cuestión representa un instrumento jurídico internacional de una gran importancia en el marco de la lucha contra la contaminación por los buques. Los Estados que forman parte de ello, representan hasta el 98.58%[143] del tonelaje mundial.

---

[139] Son los Estados Unidos quienes pidieron a la OMI que convocara una conferencia a raíz de una serie de accidentes de petroleros en su costa durante 1976 y 1977.

[140] Las modificaciones introducidas por el protocolo 78, concernieron en introducir cambios al nivel del anexo I que trata los carburos, y aplazar la aplicación del Anexo II que trata las sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, 3 años después de la entrada en vigor del protocolo, o sea el 6 de abril de 1987.

[141] El convenio ha sido objeto de sucesivas enmiendas, en 1984 (anexo I), 1985(Anexo II), 1985(protocolo I), 1987 (Anexo I), 1989 (Anexos I y II), 1990(Anexos I y V), 1991(Anexo I), 1991 (Anexo V), 1992 (Anexo I : proyecto de petroleros), 1992(Anexo I: listas de productos químicos y designación de la zona del Antártico como zona especial), 1992(Anexo III), 1994 (Anexos I, II, III y V), 1995 (Anexo V), 1996 (Protocolo I), 1997 (designación de las aguas noroccidentales de Europa como zona especial), 1999 (Anexo I y II), 2000 (Anexo III), 2000 (Anexo V), 2001 (plan de evaluación del estado del buque), 2001 (Anexo I), 2002 al plan de evaluación del estado del buque), 2003 (Anexo I), 2004 (Anexo IV), 2004 (apéndice el anexo V), 2004 (anexo I del protocolo 1978), 2004 (anexo II del protocolo del 1978), 2005 (al plan de evaluación del estado del buque), 2006 (Anexo I), 2006 (plan de evaluación del estado del buque), 2006 (Anexo IV), 2006 (Anexo I), 2006 (plan de evaluación del buque), 2006 (Anexo III), 2007 (Anexo I y IV), 2009 (adición de un nuevo capítulo al anexo I del convenio marpol), 2009 (Anexo I), 2010 (adición de un nuevo capítulo al anexo I), 2010 (Anexo III), 2011 (Anexo IV), 2011 (Anexo V), 2012(Anexo I, II, IV y V), 2013 (suplementos del certificado IOPP), 2013(Anexos I y II). Son los datos oficiales de la OMI actualizados hasta el mes de enero de 2015.

[142] Este protocolo ha sido objeto de sucesivos enmiendas en el años 2005, 2008, 2010 (zona control de las emisiones de Norteamérica), 2010 (modelo Revisado del suplemento del certificado IAPP), 2011, y 2012. Esto según los datos actualizados por la OMI hasta 2014.

[143] Este date corresponde al convenio con los Anexos I y II que son obligatorios. Para el anexo III que trata la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en bultos, la adhesión es el

Este alto índice de adhesión, significa que casi la totalidad de los Estados que están vinculados a la actividad marina que disponen de buques operativos, que sean petroleros o simple buques, también si disponen de una plata forma fija o móvil, están sometidos a las normas establecidas con el fin de luchar y prevenir la contaminación marina, cosa que tiene su impacto saludable sobre el medio ambiente marino que es el la finalidad prevista. Igualmente, el presente convenio no se limita a regular la contaminación por hidrocarburos, sino se extiende a todas las sustancias susceptibles de ser perjudiciales al medio ambiente marino. Tampoco se ha omitido la contaminación atmosférica, que a su turno, se añade a los factores de contaminación del medio marino provocando la lluvia ácida. Para controlar las descargas en el mar, no se puede proceder a ninguna descarga si no se cumplen las restricciones expuestas en el Anexo I, como estar en ruta, o no encontrarse en una zona especial[144]. Además se ha limitado la distancia mínima de la costa para hacerlo y por supuesto la cantidad que no se puede superar[145]. El Anexo I, dedicó la regla 12 a las instalaciones y servicios de recepción. Por ejemplo, se debe equipar los puertos de instalaciones para descargar las sustancias que no se puede eliminar de otra forma. Los buques nuevos deben responder a las normas establecidas en la reglas 13, como la obligación de disponer de tanques de lastre separado, cosa que evitaría utilizar los tanques de carga para lastrar con agua[146].

Lo que se puede subrayar en relación con el Anexo II, son los criterios establecidos para evitar la contaminación causada por las sustancias[147] nocivas liquidas

---

equivalente de 97.50% del total de tonelaje mundial. Para el anexo V, representa 90.37% del tonelaje mundial, anexo V 97.76% y el anexo IV 94.77% del tonelaje mundial. Se puede notar que estas tasas incluso superan la de la OMI que está a 96.51% del tonelaje mundial. Estos datos figuran en la página web de la OMI que corresponden a la actualización del mes de enero de 2015

[144] La zona especial tal como está definida en la regla 1, artículo 10), es cualquier extensión de mar en la que, por zonas técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo se hade necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos. estas zonas son tal como enumeradas en la regla 10 del anexo I: el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, la zona de los Golfos, el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa.

[145] La distancia mínima es de 50 millas de la costa, en cuanto a la cantidad de los hidrocarburos que se puede descargar es de 1/15000 o de 1/30000 del cargamento que forman parte de los residuos. según si el buque es existente o nuevo (en su momento los buques cuyo contrato de de construcción se formaliza después del 31 de diciembre 1975).

[146] Se puede añadir a esto el uso de petróleo en crudo para lavar los tanques en vez de agua y con este procedimiento no se tiene que descargarlo después del lavado.

[147] En la regla 3, las sustancias nocivas liquidas están clasificadas según su gravedad y las consecuencias de su descarga en el mar, y están divididas en cuatro categorías según las pautas que están detalladas en el apéndice I del Anexo II.

transportadas a granel. La descarga o la carga de productos, debe tener lugar en puertos y terminales dotados de instalaciones de recepción acomodada, y lo mismo en el caso de puertos de reparación de buques tanque quimíqueros. Cuando la descarga en el mar está autorizada, no se debe producir dentro de 12 m.m. de la costa.

Pasando al Anexo III que presenta reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportados en bultos, se puede constatar que establece reglas a las que se debe someter las sustancias en cuestión para su transporte, como su embalaje, envasado, marcado, etiquetado, documentación[148], estiba[149], limitación cuantitativa[150], excepción …etc. En lo tocante al Anexo IV que establece las reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias[151] de los buques, las aguas designadas pueden ser descargadas más allá del 4 m.m. de la tierra más próxima, si han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración, o más allá de 12 m.m. si no hubo desmenuce o desinsectación. Como en otros casos, los puertos y terminales deben disponer de instalaciones convenientes para que la operación pase en condiciones normales sin demora para los buques. En el caso del Anexo V de este convenio, se trata de las reglas que abarcan la prevención de la contaminación por las basuras[152] de los buques como la prohibición de echar en las zonas especiales, ya citadas anteriormente, toda materia plástica, la cabullería y redes de fibras de pesca sintéticas, las bolsas de plástico para la basura de cenizas de incinerador de productos de plástico que puedan contener residuos tóxicos o de metales pesados. Se limita la distancia mínima donde se puede tirar, se indican las prescripciones especiales para la eliminación de esta basura que se queda prohibida en las zonas especiales, y como en otros anexos, se subraya la importancia de disponer de instalaciones de

---

[148] Es muy importante designarla por su nombre técnico correcto junto a las palabras en mayúscula : "CONTAMINANTE DELMAR »

[149] Es muy importante llevarlas adecuadamente estibadas y sujetas para minimizar el riesgo de dañar el medio marino.

[150] Basándose sobre datos científicos y técnicos se puede limitar la cantidad de ciertas sustancias que se puede transportar en el mismo buque.

[151] Por aguas sucias se entiende, desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y tazas de WC, desagües procedentes de lavados, lavaderos y conductos de salida situados en cámara de servicios (dispensario, hospital, etc.), desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos u otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagües ya definidas.

[152] La basura de los buques tal como definida en el convenio, es toda clase de restos de viveros salvo el pescado fresco y cualesquiera porciones del mismo, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio,

recepción adecuadas en los puertos para colectar esta categoría de basura. Asimismo se subraya la importancia de las inspecciones de buques en los puertos por funcionarios obligatoriamente autorizados. El último Anexo (VI) del Convenio MARPOL 73/78, concierne las reglas establecidas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. La regla 5, relativa a los reconocimientos[153] e inspecciones, establece que los buques[154] que van a entrar en servicio así como las torres de perforación y otras plataformas, fijas o flotantes, deben conseguir un reconocimiento de que éstos respetan las disposiciones que prohíban la emisión de sustancias que agotan la capa de ozono. Queda prohibida la emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono durante la revisión, la reparación o el arrumbamiento de sistemas o equipos, excepto la liberación de cantidad mínima durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono. También quedan prohibidas las instalaciones nuevas de los buques que dispongan de sustancias que agotan la capa de ozono excepto para el hidroclorofluorocarbono que está permitido hasta el 1 de enero del 2020. En relación con las emisiones emitidas por las plataformas y torres de perforación, cabe señalar que quedan regidas por la regla 19 del Anexo VI. Se reglamenta los compuestos orgánicos volátiles procedentes de los buques tanque y la incineración[155] abordo, la cual está permitida únicamente en un incinerador de abordo.

La convención MARPOL 73/78, dedicó también sus disposiciones para establecer los dispositivos de cooperación en lo que concierne la ejecución, control y al nivel de la represión de las infracciones. Por ejemplo el Estado de pabellón está habilitado para entregar el certificado que confirme que el buque respeta las disposiciones establecidas por el presente convenio, mientras el Estado del puerto está habilitado para controlar si el buque responde a las exigencias del convenio y la disposición del certificado mencionado. Para las infracciones, jurídicamente el Estado pabellón es responsable, ante los Estados demandantes de reprimir las infracciones de los buques que enarbolan su pabellón. Los Estados ribereños son competentes en caso

---

[153] El reconocimiento está justificado por la entrega de un certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica prescrito en la regla 6. También se estable que este reconocimiento será de forma periódica cuyo intervalo esta especificado por la Administración y que no debe exceder cinco años, y otro reconocimiento intermedio cuyo objeto es garantizar que las instalaciones y el equipo cumple con las prescripciones establecidas en el Anexo VI.

[154] Los buques que tienen un arqueo bruto igual o superior a 400.

[155] No se puede incinera las sustancias que estas enumerada tal como está estipulada en la regla 16

de que la infracción se haya cometido en las aguas bajo su jurisdicción, sin omitir el papel del Estado del puerto que también puede proceder a la inspección del buque, respondiendo a la petición de otro Estado o *Motu proprio* para comprobar las infracciones relacionadas con las transgresiones de la descarga, tanto en sus aguas, como en alta mar.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, CLC 1969 enmendado, Protocolo de 1976, Protocolo de 1984, Protocolo 1992 que enmienda el Convenio internacional CLC 1969.

Obviamente en cualquier accidente hay víctimas que padecen las consecuencias, daños que se deben reparar: aquí surge la responsabilidad civil. Es la misma cuestión en el caso de la contaminación del medio marino provocada por los buques petroleros. Para regular[156], a nivel universal, la materia de la responsabilidad civil, la OCMI (IMO) adoptó, el 29 de noviembre de 1969 en Bruselas, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos que entró en vigor el 6 de mayo de 1975[157].

Este convenio tiene como objeto principal el establecimiento de un sistema de responsabilidad civil[158], lo que garantizaría el reconocimiento de una indemnización

---

[156] El trágico accidente del buque "Torrey Canyon", llevó los dos principales países afectados que son Francia y Reino Unido a moverse y ejercer presiones para llegar a una solución a la responsabilidad generada en los casos de contaminación.

[157] Antes la entrada en vigor de esta convención, la industria marítima y petrolera habían organizado por su cuenta unos mecanismos de reparación de daños. Se trata de TOVALOP 69 (Tanker Owners'oil' voluntary agreement concerning liability for oil pollution) y CRISTAL [71](Contact regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution), estos mecanismos fueron suscritos por el 90% de los armadores que se dedican al transporte de hidrocarburos. su funcionamiento y eficacia eran relevantes. Pero luego estos dos mecanismos desaparecieron para dar el paso al Fondo ITOPF (Internacional Tankers Owners Pollution Federation). La ITOPF, se define como una organización sin ánimo de lucro constituida en nombre de los armadores de todo el mundo y sus aseguradoras para fomentar la respuesta a los derrames de hidrocarburos, productos químicos y otras sustancias peligrosas en el medio marino. También presentan servicios técnicos que incluyen respuestas a emergencias, asesoramiento en materia de técnicas de limpieza, evaluación de daños, análisis de reclamaciones, asistencia en la planificación de la respuesta a derrames y la prestación de servicios de capacitación. Se puede informarse más sobre la pagina web de la organización www.itopf.com

[158] Esta responsabilidad se caracteriza por, ser objetiva al derivar de la simple relación de causalidad, sin que sea ningún tipo de culpa o negligencia por parte del autor, es canalizada sobre el propietario del buque, limitada porque implica las cuantías máximas a las que debe responder el propietario, están establecidas y fijadas por el convenio y asegurada porque el propietario del buque está obligado a proveerse del correspondiente seguro para garantizar el pago de la indemnización.

adecuada a las víctimas de daños de contaminación por hidrocarburos ocurridos en el territorio del Estado Parte del convenio. Tal como se establece en el convenio, es el propietario del buque, que transporta los hidrocarburos en granel, que haya derramado o desde el cual se haya descargado el hidrocarburo quien se hace responsable de las consecuencias de la contaminación. El propietario del buque no puede limitar su responsabilidad de lo ocurrido, si se comprueba que el accidente que causó la contaminación, resulta de su culpa. Pudiendo limitarse en caso contrario.

Este convenio fue enmendado durante tres veces[159], mediante el Protocolo de 1976, de 1992 y de 2000. El Protocolo de 1976 que entró en vigor el 8 de abril de 1981, se hizo para establecer una unidad de cuenta[160] basada en los derechos especiales de giro (DEG), utilizados por el FMI, y en el caso de los países que no son miembro del FMI, el Protocolo previó otra unidad monetaria basada en el oro. Por otra parte, el Protocolo de 1992 que entró en vigor el 30 de mayo de 1996, tuvo que sincronizarse con el CNUDM, extendiendo el ámbito de su aplicación a la ZEE, incluyendo los daños al medio ambiente, pero limitándose a los gastos incurridos por la puesta en práctica de medidas razonables para restaurar el medio ambiente contaminado incluso cuando se trata de medidas preventivas aun en ausencia de derrame de hidrocarburos, pero si tuviera lugar, la contaminación hubiera sido un catástrofe. También conviene subrayar que a partir del 16 de mayo de 1998, las partes del Protocolo de 1992 cesaron de ser partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Se puede constatar que solo los Estados que representan 2.70% del tonelaje mundial ratificaron este convenio, mientras el Protocolo de 1992 se asciende a 96.16%. Lo único que se puede comentar con relación a la enmienda de 2000 (que entró en vigor el 1 de noviembre de 2003) es la enmienda de la cuantía de limitación. También es importante señalar que el propietario del buque está obligado a llevar a bordo un certificado que corresponde al seguro u otra garantía financiera para garantizar el pago de la indemnización.

---

[159] En realidad eran cuatro veces pero se evita la nominación del protocolo de 84 que había fijado los limites mayores de responsabilidad, porque se convino que los límites fijados anteriormente eran demasiado bajos para proveer una indemnización adecuada frente a las consecuencias de la contaminación, pero era imposible cumplir las condiciones de su entrada en vigor, que era su ratificación por seis países con grandes flotas petroleras, los EEUU lo rechazó y es un importador de petróleo de gran importancia. Los EEUU era proclive de un sistema de responsabilidad ilimitada.

[160] En el convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1969, se utilizó como unidad de cuenta para evaluar la cuantía de la indemnización el "FRANCO POINCARE" basado en el valor oficial del oro.

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1971 (FUND 1971).

Naturalmente se considera este convenio como un instrumento complementario del Convenio anterior sobre la responsabilidad civil[161] (CRC) y en este marco, únicamente los Estados partes del CRC, son los que pueden ser partes del convenio en cuestión. FUND 71 fue adoptado en Bruselas el 18 de diciembre de 1971, y entró en vigor el 16 de octubre de 1978 y se nutre de la participación financiera de las empresas petroleras propietarias de la carga. Su objeto es proporcionar una indemnización complementaria por daños debidos a la contaminación producida por hidrocarburos persistentes de la carga de los buques. O sea, tiene el propósito de garantizar la reparación de los daños que no resulten adecuadamente cubiertos por el propietario del buque conforme con la convención de la responsabilidad civil. Tal como está mencionado, este convenio siguió el mismo mecanismo que el CRC, fue enmendado por el Protocolo de 1976 para establecer la unidad de cuenta, basada en los derechos especiales de giro (DEG) utilizados por el FMI. En cuanto al Protocolo de 1984, cabe señalar que preveía elevar los límites de la responsabilidad para que se pagara una indemnización mayor a las víctimas de contaminación. Sin embargo al no reunir la condición requerida para entrar en vigor, quedó nulo y fue sustituido por el Protocolo de 1992[162] que entró en vigor el 30 de mayo de 1996. Desde esta forma a partir del 16 de mayo de 1998 los Estados partes dejaron de ser partes del FUND 71.

El Protocolo de 2003 (vigente desde el 3 de marzo de 2005) se puede constatar que la novedad que aporta, es de beneficiar de una indemnización del fondo. Se impone a la persona que haya sufrido daños debidos a la contaminación, de no haber conseguido la indemnización integral y adecuada contra los daños sufridos, por las razones bien determinadas en el artículo 4.

---

[161] El presidente de la Cámara Internacional de Navieros (ICS), órgano asesor de la OMI, encontraba injusto que la industria naviera fuera la única responsable por el hecho de ser quien transporta la carga y que tal responsabilidad debía recaer igualmente sobre la industria petrolera, representaba por los dueños de la carga. En conclusión, según la ICS había que repartir la responsabilidad entre las dos industrias. A raíz de esta actitud surgió en 1971 el llamado Convenio sobre el Fondo Internacional de Indemnización (FC 71).

[162] Hasta el mes de enero de 2015, según los datos de la IMO, los Estados partes de del protocolo de 1992 forman el 94.16% de total del tonelaje mundial.

Con este protocolo, queda claro que se ha decidido reparar los daños y hacer frente a la insuficiencia económica de la que puede padecer el autor de la contaminación.

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Nuclear 71).

Este Protocolo fue firmado en Bruselas el 17 de diciembre de 1971 y entró en vigor el 15 de julio de 1975[163]. El presente convenio de 12 artículos, tiene el objeto de proteger a los propietarios[164] de los buques contra las eventuales reclamaciones en caso de accidentes durante el transporte de sustancias nucleares por vía marítima. Con este convenio, los propietarios de buques que transportan material nuclear quedan excluidos de la reparación de los daños causados; eso sí, siempre y cuando el accidente que tenga lugar durante el transporte de estas sustancias no sea por un acto u omisión o acción cometida intencionalmente para provocar los perjuicios. La única parte que responde a la responsabilidad civil por los daños, es el empresario de la instalación nuclear en virtud del Convenio de Paris de 1963 y el de Viena de 1961.

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (convenio SNP 1996)[165].

Este convenio fue adoptado durante la Conferencia organizada por la OMI en Londres el 3 de mayo de 1996, fundamentándose sobre los convenios sobre la responsabilidad civil y el fondo. Su propósito es establecer un régimen de responsabilidad para indemnizar los daños que afecten a las personas y los bienes ocasionados por sucesos originados por las substancias nocivas y potencialmente peligrosas[166] transportadas por los buques. El convenio establece un régimen de

[163] Siempre según los datos de la OMI sobre el estado de los convenios hasta enero 2015, 17 Estado han ratificado este convenio representando 18.18% del tonelaje de la flota mundial.

[164] Contrariamente al contexto de este convenio, los convenios de Viena de 1961 y de Paris de 1963 relacionadas con la responsabilidad civil por daños nucleares no había excluido a los propietarios de los buques.

[165] Se puede leer al nivel del campo de aplicación que las disposiciones del Convenio no se aplican a los buques de guerra ni a los buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados a servicios no comerciales, salvo decisión en contrario de ese Estado

[166] Se trata de las sustancias enumeradas en el código marítimo internacional de la OMI que es la misma citada en el Anexo II del convenio MARPOL73/78.

responsabilidad objetiva para el propietario del buque y un sistema de seguro obligatorio y de certificado de seguro. La indemnización está cubierta por el seguro suscrito por los propietarios de buques, quienes pueden limitar su responsabilidad. Cuando el seguro no cubre un suceso o bien no sea suficiente, se complementará con un cargo a un fondo constituido mediante las contribuciones[167] aportadas por los receptores de SNP[168]. En cuanto a la unidad de cuenta es la misma de los convenios de responsabilidad 1969 y Fondo 1971, el DEG del FMI. Puesto que en 2009 el Convenio SNP aún no había entrado en vigor y solo estaba ratificado por algunos Estados, lo que no respondía a la condición establecida[169], se celebró una segunda conferencia internacional en abril de 2010. Durante la dicha conferencia se adoptó un protocolo enmendando este convenio (Protocolo SNP 2010), con la finalidad de solventar los problemas prácticos que habían impedido que muchos Estados ratificasen el Convenio de 1996. Una vez este protocolo entre en vigor, el Convenio 1996 se denominará "Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2010".

Convenio de Londres sobre Prevención de la Contaminación Marina Producida por el Vertido de Residuos y otras Materias 1972 (CL72)[170].

La finalidad de este convenio es promover el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino y la adopción de todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar, por vertido de desechos y otras materias, entró en vigor el 30 de agosto de 1975. Para proteger el medio ambiente marino contra la contaminación, este convenio establece reglas que prohíben el vertido de los desechos u otras materias enumeradas en su Anexo I, llamada lista negra, tales como: material de alto nivel radioactivo, mercurio, cadmio, plástico, petróleo, etc. En cuanto a las materias

[167] Las contribuciones se calcularán de conformidad con la cantidad de sustancias nocivas peligrosas recibida en cada Estado miembro en el año civil precedente.

[168] SNP : sustancias nocivas y potencialmente peligrosas

[169] La condición que entrababa su entrada en vigor era su ratificación por lo menos de 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno.

[170] En el artículo VII, párrafo 4 se puede leer que el presente Convenio no se aplicará a los buques y aeronaves que tengan derecho a inmunidad soberana con arreglo al Derecho Internacional. No obstante, cada Parte asegurará, mediante la adopción de las medidas apropiadas, que los buques y aeronaves que tenga en propiedad o en explotación operen en forma compatible con el objeto y fines del presente Convenio, e informará a la Organización de conformidad con lo anterior.

enumeradas en su Anexo II o listado gris, se requiere un permiso especial previo para su vertido, tales como chatarras, desechos con cantidades considerables de arsénico, plomo, cobre y zinc, desechos radioactivos no incluidos en el Anexo I, etc. Para el resto de los materiales, se requiere un permiso general previo para su vertido. Los permisos son otorgados tras una cuidadosa consideración de los factores establecidos en el Anexo III, obviamente se presenta las excepciones en los casos de fuerza mayor. Durante varios años, entre 1978 y 1993, este convenio conoció múltiples enmiendas, excepto la de 1978 relativa a los procedimientos para solventar las controversias, todas ellas en vigor. Se tratan de las enmiendas de 1978 en relación con los anexos sobre el control de la incineración de desechos y otras materias, las enmiendas de 1980 sobre la prohibición de verter crudo, sustancias oleosas y mezclas en el mar, las enmiendas de 1989 sobre las características y composición de las materias que se van a verter en el mar, enmiendas de 1993 relativas a la supresión gradual de la evacuación en el mar de desechos industriales, las enmiendas de 1993 sobre la incineración en el mar y las enmiendas de 1993 sobre la eliminación en el mar de desechos radiactivos y otras materias radiactivas. El 8 de noviembre de 1996, durante una reunión especial de las Partes contratantes del Convenio de 1972, se adoptó el Protocolo de 1996 del Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materiales de 1972. Con su entrada en vigor el 24 de marzo de 2006, el Protocolo de 1996 sustituye el Convenio de 1972. Conforme a la nueva jurisdicción marítima después de la entrada en vigor del CNUDM[171], el convenio cubre las aguas marinas, el lecho marino así que su subsuelo. Se considera que el artículo 3, es uno de las novedades importantes de este protocolo, relacionado con la prevención, asimismo, se adoptarán las medidas preventivas procedentes cuando haya motivos para creer que los desechos u otras materias introducidas en el medio marino pueden ocasionar daños, aun cuando no haya pruebas definitivas que demuestren una relación causal entre los aportes y sus efectos. Se prohíbe el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias con excepción de los que se enumeran en su anexo I[172]. Pero excepto en casos de fuerza mayor, debidos a las

[171] El convenio de las naciones unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre 1994.

[172] Se trata de materiales de dragado; fangos cloacales, desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado; buques y plataformas u otras construcciones en el mar; materiales geológicos inorgánicos inertes; materiales orgánicos de origen natural; objetos

inclemencias del tiempo o cualquier otro caso que presenta un peligro para la vida humana o amenaza real para el buque, el artículo 8 permite el vertimiento. Contrariamente al Convenio del 1972, el protocolo de 1996 prohíbe expresivamente la incineración de desechos en el mar. Para poner fin a la desviación[173] de las normas que prohibía el vertimiento, el protocolo establece que los Estados partes no permitirían la exportación de desecho u otras materias u otros países que no son Partes del convenio en cuestión para su incineración o vertimiento en el mar. Conviene subrayar que este protocolo presta atención especial a la cooperación regional e internacional con el fin de proteger el medio marino que comparten las Partes contratantes. También, se subrayó la importancia del fomento de la asistencia técnica y la transferencia de tecnologías racionales relativas al medio ambiente y particularmente a los países en desarrollo y a los países en transición hacia economías de mercado. Tal como viene en los anteriores convenios, este protocolo no se aplica a los buques y aeronaves que gozan de la inmunidad soberana.

Convención sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo.

Este convenio fue adoptado en Espoo (Finlandia) el 25 de febrero del 1991 y entró en vigor el 10 de septiembre del 1997. Al día de hoy 48 Estados forman parte de este convenio más la UE. Únicamente tres de ellos, aún no lo han ratificado hasta la fecha del 11 de enero del 2017[174]. Se trata de los EEUU, Islandia y la Federación de Rusia[175]. A través los 20 artículos y los 7 apéndices, las partes se comprometen a tomar las medidas apropiadas y efectivas para prevenir y controlar el impacto medioambiental transfronterizo de carácter perjudicial que resulte de actividades previstas, tal como viene en su artículo 2. En su Apéndice I, relacionado con las actividades que requiere un

---

voluminosos constituidos principalmente por hierro, acero y hormigón; y flujos de dióxido de carbono para su secuestro.

[173] Como los Estados partes no podían verter los desechos en el mar se solía exportarlos a los Estados que no son partes del convenio practicar el vertimiento desviando las normas ya que no se practica en las zonas delimitadas por el convenio. Este acto no fomentaba la disminución de la contaminación del mar.

[174] Según los datos consultado en la pagina del ONU: www.//treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-4&chapter=27&clang=_en#1

[175] Para más detalles, se puede consultar la base de datos de tratados de las NU www.treaties.un.org

estudio de evaluación del impacto sobre el medio ambiente, se hace referencia a los puertos comerciales y vías navegables interiores, así como a los puertos para el tráfico que permiten el paso de buques de más de 1.350 toneladas y también las actividades relacionadas con los oleoductos y gasoducto de gran diámetro. El 21 de mayo de 2003, se ha firmado en Kiev, el Protocolo sobre la Evaluación Ambiental Estratégica de este convenio. Está en vigor desde el 11 de julio de 2010 y su objetivo es incluir la salud en todas las medidas tomadas en el marco de la protección del medio ambiente.

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 y el Protocolo de cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas 2000[176].

Firmado en Londres el 30 de noviembre de 1990 y entró en vigor el 13 de mayo de 1995 y su Protocolo firmado el 15 de marzo de 2000, entró en vigo el 14 de junio de 2007. El objetivo del convenio es proveer un marco internacional para la cooperación internacional en la lucha contra eventos importantes o amenazas de contaminación en el mar, debido a derrames de hidrocarburos. Se establece que los buques deberán llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos y que también lo deben llevar las empresas explotadoras de unidades mar adentro que operen bajo la jurisdicción de las Partes. Los buques estarán obligados a señalar los sucesos de contaminación a las autoridades ribereñas siguiendo las medidas estipuladas en el presente convenio. Para el Protocolo, el objeto es extender el convenio para abarcar la contaminación por substancias nocivas y potencialmente peligrosas, para disponer de una planificación que permita tomar las medidas rápidas y eficaces con personal especializado y equipos adecuados, y eso con el propósito de reducir al mínimo los daños que puedan producir un suceso de contaminación del mar por substancias nocivas y potencialmente peligrosas. Y junto a la cooperación, fomenta el apoyo técnico y

[176] En las disposiciones generales artículo 1 párrafo 3 se puede leer que el presente Protocolo no se aplicara a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, só1o presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte se cuidara de adoptar las medidas oportunas para garantizar que, dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el presente Protocolo, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques.

equipos para enfrentarse al suceso de contaminación. También destaca el papel de la investigación y el desarrollo de tecnologías y técnicas para la vigilancia, contención, recuperación, dispersión, limpieza y restauración para reducir las consecuencias de un derrame de sustancias nocivas.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques BUNKERS[177] 2001[178].

Firmado en Londres el 23 de marzo de 2001, entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. Este convenio vino a reforzar los convenios anteriores de la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992, así como el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 y el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996. Para abarcar todas las substancias fuente de contaminación durante el transporte marítimo o la navegación, se incluyó la descarga o la fuga de los hidrocarburos para combustible procedente del buque. Como en los casos citados, este convenio cubre el territorio de los Estados Partes, que es el mar territorial y la ZEE. Cuando se produce un accidente, es el propietario del buque quien será responsable de los daños resultantes de la contaminación. No obstante, se le exonerará de la responsabilidad en las mismas condiciones[179] que los anteriores convenios citados. El propietario del buque, debe disponer de un seguro u otra garantía financiera que cubra su responsabilidad por los

---

[177] El servicio de búnker, o el búnkering como está conocido, consiste en el suministro de combustible a un buque. La dicha operación puede realizarse por tubería, aparato surtidor, camión o gabarra, embarcaciones especialmente diseñadas para el suministro de combustible a otros buques ya que incorporan mezcladores de producto y equipos de bombeo que permiten trasvasar hasta 1.000 toneladas de combustible por hora.

[178] En su artículo 4 párrafo 2 se estipula que a reserva de lo dispuesto en el párrafo 3, las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno.

[179] Si los daños son causados por un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, también si los daños surgieron por un tercero que actuó con la intención de causarlos y si la negligencia del gobierno o autoridad responsable fue la causa. Sin omitir la culpa de la persona que sufrió los daños si lo suceso ocurrió por su acción u omisión.

daños causados por la contaminación. Y obviamente, el buque debe disponer a bordo del certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía financiera esté en vigor. Mientras los buques de guerra, u otros buques propiedad del Estado que estén, al momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, no se les aplica el presente convenio como en todos los convenios.

Convenio internacional sobre el control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales para buques, 2001(AFS 2001), o sistemas Anti-incrustantes[180].

Este convenio fue adoptado el 5 de octubre 2001 y entró en vigor el 17 de septiembre 2008. Los resultados de las investigaciones y los estudios científicos llevados a cabo por los Gobiernos y las organizaciones internacionales competentes, revelaban que algunos sistemas antiicrustantes utilizados en los buques provocaban un considerable riesgo de toxicidad y tienen otros efectos nefastos crónicos en organismos marinos importantes, y el consumo de los alimentos marinos afectados puede causar daños a la salud de los seres humanos. Esta circunstancia llevó al Estado a concluir este convenio en el cual se prohíbe y/o se restringe la aplicación, reaplicación, instalación o utilización de sistemas antiicrustantes en los buques que enarbolen el pabellón del Estado Parte, o que operen bajo su autoridad y también los que entren en sus puertos, astillero o terminal mar adentro. Igualmente, los Estados Partes adoptarán las medidas pertinentes para exigir que los desechos resultantes de la aplicación o remoción de los sistemas antiicrustantes para que sean recogidos, manipulados, tratados y eliminados en condiciones de seguridad y de forma ecológicamente racional para proteger la salud de los seres humanos y el medio ambiente[181].

---

[180] En su artículo 3 párrafo 2 se estipula que el presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.

[181] Los compuestos organoestánnicos suponen un peligro real para la fauna y la flora acuáticas. La pintura antiicrustante eficaz se compone de metálicos, especialmente la tribultina y la trifeniltina que son compuesto orgánicos del estaño. Estos productos químicos son muy tóxicos para los orgánicos marinos como larvas, mejillones, ostras y peces.

El Convenio internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre[182] y los Sedimentos de los Buques 2004 (GAL o BWM)[183].

Este convenio fue celebrado en Londres el 13 de febrero 2004. Hasta el momento, aún no ha entrado en vigor, puesto que para ello se exige como mínimo, la ratificación de 30 Estados, representando 35% del tonelaje mercante mundial[184]. Se aplica a los buques que enarbolen el pabellón de los Estados Partes u operen bajo su autoridad. Los Estados se inspiraron en las recomendaciones establecidas en varios Convenios Internacionales[185] cuyo objetivo era la protección del medio ambiente marino y mitigar los factores de su contaminación de los que el agua del lastre forma parte. En este sentido, este convenio fomenta la instalación progresiva de un sistema de gestión de agua del lastre en los buques construidos a partir del año 2009, que cumplen las características especificadas en el convenio; se obliga a los buques a llevar a bordo un plan de gestión del agua de lastre y un libro de registro con la posibilidad de inspeccionarlos. Igualmente en determinadas circunstancias, existe la posibilidad de prohibir su descarga. Tomando en consideración sus capacidades, políticas, las propias condiciones, estrategias o programas naciones, las Partes firmantes gestionarán el agua de lastre en sus puertos y en las aguas bajo su jurisdicción que respondan a los objetivos del presente Convenio. También los Estados se comprometieron a garantizar las instalaciones convenientes, en sus puertos y terminales en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre, para la recepción de los sedimentos.

---

[182] el agua con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el dominio, la eslora, el calado, la estabilidad y los refuerzos del buque. Esta agua de lastre se toma cuando se descarga la mercancía en el puerto de origen y la sueltan en el momento de la carga en el puerto de destino. Este "traslado o transferio" de agua de un espacio marítimo a otro distinto, da lugar a la instalación de organismos acuáticos conquistadores y agentes patógenos perjudiciales lo que crea un riesgo para el medio marino, la diversidad biológica, la salud humana y la actividad económica.

[183] En su artículo 3 párrafo 2 e) se estipula que el presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de una Parte o estando explotados por ella, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, cada Parte garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen de forma compatible, dentro de lo razonable y factible, con lo prescrito en el presente Convenio.

[184] Según los datos del OMI del mes de enero 2015, los 43 Estado que lo han ratificado, solo representan 32.54% del tonelaje mercante. mundial.

[185] Se trata del caso del CNUDM, el convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, la Declaración de Rio sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y la Cumbre mundial sobre el desarrollo sostenible.

Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007[186].

Este convenio fue adoptado en Nairobi el 18 de mayo de 2007 y su entrada en vigor tuvo lugar el 14 de abril 2015[187]. Su objetivo es la remoción[188] de restos de naufragio o quitar los residuos de buques de las costas y las aguas alrededor de sus costas. Los Estados Partes han sido conscientes del riesgo que representa para la navegación y el medio ambiente marino. Para conseguir este propósito, se establece disposiciones sobre información y localización de buques y naufragios, así como criterios para la determinación del peligro planteado por los restos del buque incluyendo la evaluación de daños al medio ambiente marino.

El Convenio internacional de Hong Kong para la seguridad y gestión ambientalmente racional del reciclaje de buques Hong Kong 2009.

Este convenio fue firmado el 15 de mayo de 2009 y aún no ha entrado en vigor[189]. Su objeto es garantizar que los buques, una vez reciclados al final de su vida, no presenten ningún riesgo para la salud humana, la seguridad o para el medio ambiente. Para alcanzar su meta, el convenio establece que cada Parte debe asegurarse que las instalaciones de reciclaje deben estar autorizadas de conformidad con las reglas del anexo. Para que se respete la condición exigida por el presente convenio, los buques pueden ser objeto de inspección para que se compruebe si lleva a bordo un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligrosos o un certificado internacional de buque listo para el reciclaje que deben ser válidos. Las Partes también se comprometen a proporcionar apoyo a las Partes y asistencia técnica para formar personal, para iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo sin

---

[186] En su artículo 4, párrafo 2 se estipula que el presente Convenio no se aplica a los buques de guerra u otros buques propiedad de un Estado o explotados por el Estado, ya que utiliza únicamente para un servicio público no comercial, a menos que éste decida otra cosa.

[187] La condición de su entrada en vigor tal como viene en su artículo 18, será 12 meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva. Hasta los datos oficiales del OMI del mes de enero 2015, está ratificado por 12 Estado que representan 13.84% del tonelaje de la flota mundial.

[188] Según la definición presentada en el convenio, "remoción" abarca toda forma de prevención, reducción o eliminación del riesgo generado por los restos de naufragio.

[189] La norma establecida para su entrada en vigor concierne, como mínimo, su firma sin reserva por 15 Estados; los Estados firmantes representan como mínimo 40 % del arqueo bruto de la marina mercante mundial y el volumen de reciclaje de buques anual máximo de estos Estado representan el 3% el arqueo bruto de la marina mercante mundial durante los 10 años .

omitir la cooperación entre las Partes. En el Anexo del presente convenio, se establecen reglas para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, como el control de los materiales potencialmente peligrosos de los buques y su inventario, el plan de reciclaje del buque, controles sobre las instalaciones de reciclaje, autorización de las instalaciones de reciclaje, el plan de la instalación de reciclaje, la prevención de los efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente, la gestión segura y sobre la formación de los trabajadores y su protección durante la operación de reciclaje. En su Apéndice I, se presenta un listado de materiales considerados potencialmente peligrosos junto con su medio de control, así como, el listado mínimo de elementos que deben consignarse en el inventario de materiales potencialmente peligrosos.

El Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.

Se adoptó este convenio por la Conferencia de Plenipotenciarios del 22 de marzo de 1989 y entró en vigor el 5 de mayo de 1992. Los desechos peligrosos que concierne este convenio, incluyen la categoría enumerada en el Anexo I, a menos que no tengan las características descritas en el Anexo III, también se añade los desechos considerados peligrosos por la legislación interna de las Partes del convenio que sea Estado de exportación, de importación o de tránsito[190]. También se considera como desechos, las enumeradas en el Anexo II y que sean objeto de movimiento transfronterizo. Pero se aclara que los desechos radioactivos regidos por otros instrumentos internacionales, así como los desechos derivados de las operaciones de los buques cuya descarga este regulada por otro instrumento internacional. Las Partes ejercen el derecho soberano de prohibir la importación de toda sustancia peligrosa para su eliminación, y al emitir un informe a las demás Partes, ninguno puedo permitir la exportación hacia este Estado. También no se puede exportar los desechos sin una previa autorización escrita por parte

[190] En el artículo 3, se estipula con esto Estado partes deben comunicar el listado de las sustancias considerada peligrosa por su legislación nacional, a la secretaria en efectos de poner los demás Estados partes al tanto de estas sustancias para que lo temen en consideración a la hora de exportar o transitar por aquellos Estados.

del Estado objeto de la exportación. Para contribuir al objetivo señalado, las Partes deben asumir un abanico de obligaciones, precauciones, medidas y conductas[191].

[191] (…)a) Reducir al mínimo la generación de desechos peligrosos y otros desechos en ella, teniendo en cuenta los aspectos sociales, tecnológicos y económicos; b) Establecer instalaciones adecuadas de eliminación para el manejo ambientalmente racional de los desechos peligrosos y otros desechos, cualquiera que sea el lugar donde se efectúa su eliminación que, en la medida de lo posible, estará situado dentro de ella; c) Velar por que las personas que participen en el manejo de los desechos peligrosos y otros desechos dentro de ella adopten las medidas necesarias para impedir que ese manejo dé lugar a una contaminación y, en caso de que se produzca ésta, para reducir al mínimo sus consecuencias sobre la salud humana y el medio ambiente; d) Velar por que el movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos y otros desechos se reduzca al mínimo compatible con un manejo ambientalmente racional y eficiente de esos desechos, y que se lleve a cabo de forma que se protejan la salud humana y el medio ambiente de los efectos nocivos que puedan derivarse de ese movimiento; e) No permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos a un Estado o grupo de Estados pertenecientes a una organización de integración económica y/o política que sean Partes, particularmente a países en desarrollo, que hayan prohibido en su legislación todas las importaciones, o si tienen razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional, de conformidad con los criterios que adopten las Partes en su primera reunión. f) Exigir que se proporcione información a los Estados interesados sobre el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos propuesto, con arreglo a lo dispuesto en el Anexo V A, para que se declaren abiertamente los efectos del movimiento propuesto sobre la salud humana y el medio ambiente; g) Impedir la importación de desechos peligrosos y otros desechos si tiene razones para creer que tales desechos no serán sometidos a un manejo ambientalmente racional; h) Cooperar con otras Partes y organizaciones interesadas directamente y por conducto de la Secretaría en actividades como la difusión de información sobre los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y otros desechos, a fin de mejorar el manejo ambientalmente racional de esos desechos e impedir su tráfico ilícito; 3. Las Partes considerarán que el tráfico ilícito de desechos peligrosos y otros desechos es delictivo. 4. Toda Parte adoptará las medidas jurídicas, administrativas y de otra índole que sean necesarias para aplicar y hacer cumplir las disposiciones del presente Convenio, incluyendo medidas para prevenir y reprimir los actos que contravengan el presente Convenio. 5. Ninguna Parte permitirá que los desechos peligrosos y otros desechos se exporten a un Estado que no sea Parte o se importen de un Estado que no sea Parte. 6. Las Partes acuerdan no permitir la exportación de desechos peligrosos y otros desechos para su eliminación en la zona situada al sur de los 60º de latitud sur, sean o no esos desechos objeto de un movimiento transfronterizo. 7. Además, toda Parte: a) Prohibirá a todas las personas sometidas a su jurisdicción nacional el transporte o la eliminación de desechos peligrosos y otros desechos, a menos que esas personas estén autorizadas o habilitadas para realizar ese tipo de operaciones; b) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos que sean objeto de un movimiento transfronterizo se embalen, etiqueten y transporten de conformidad con los reglamentos y normas internacionales generalmente aceptados y reconocidos en materia de embalaje, etiquetado y transporte y teniendo debidamente en cuenta los usos internacionalmente admitidos al respecto; c) Exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos vayan acompañados de un documento sobre el movimiento desde el punto en que se inicie el movimiento transfronterizo hasta el punto en que se eliminen los desechos.

8. Toda Parte exigirá que los desechos peligrosos y otros desechos, que se vayan a exportar, sean manejados de manera ambientalmente racional en el Estado de importación y en los demás lugares. En su primera reunión las Partes adoptarán directrices técnicas para el manejo ambientalmente racional de los desechos sometidos a este Convenio. 9. Las Partes tomarán las medidas apropiadas para que sólo se permita el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos si: a) el Estado de exportación no dispone de la capacidad técnica ni de los servicios requeridos o de lugares de eliminación adecuados a fin de eliminar los desechos de que se trate de manera ambientalmente racional y eficiente; o b) los desechos de que se trate son necesarios como materias primas para las industrias de reciclado o recuperación en el Estado de importación; o c) el movimiento transfronterizo de que se trate se efectúa de conformidad con otros criterios que puedan decidir las Partes, a condición de que esos criterios no contradigan los objetivos de este Convenio. 10. En ninguna circunstancia podrá transferirse a los Estados de importación o de tránsito la obligación que incumbe, con arreglo a este Convenio, a los Estados en los

Se reconoce mediante este convenio, que la protección de la salud humana y el medio ambiente contra los efectos de los desechos peligrosos, reside en su reducción, generación tanto en cantidad como en peligrosidad. También la reducción de su desplazamiento de un Estado u otro. Porque más se maneje los desechos cerca de la fuente de su generación menos son los riesgos que se extienden.

1.2.3. El marco jurídico del medio ambiente marino en el Derecho regional: el caso del Mar Mediterráneo.

Un mar regional es aquella cuenca marítima cuyas costas unen un número de Estados[192]. Este mar puede ser cerrado o semicerrado. Por su naturaleza, es muy asequible frente a los problemas de la contaminación lo que requiere una atención especial a nivel regional e internacional. En este marco, conviene señalar que el programa 21[193], dedica su capítulo 17 a la protección de los océanos y los mares de todo tipo, cerrados o semicerrados. Lo que nos interesa en este trabajo es el mar Mediterráneo. Para ello, elaboramos un estudio relacionado con el mar Mediterráneo, presentando de forma sucinta una imagen sobre su riqueza histórica, sus divergencias y controversias y la riqueza de su biodiversidad y luego, estudiamos el marco jurídico regional que protege el medio ambiente del Mare Nostrum.

---

cuales se generan desechos peligrosos y otros desechos de exigir que tales desechos sean manejados en forma ambientalmente racional. 11. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio impedirá que una Parte imponga exigencias adicionales que sean conformes a las disposiciones del presente Convenio y estén de acuerdo con las normas del derecho internacional, a fin de proteger mejor la salud humana y el medio ambiente. 12. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará de manera alguna a la soberanía de los Estados sobre su mar territorial establecida de conformidad con el derecho internacional, ni a los derechos soberanos y la jurisdicción que poseen los Estados en sus zonas económicas exclusivas y en sus plataformas continentales de conformidad con el derecho internacional, ni al ejercicio, por parte de los buques y las aeronaves de todos los Estados, de los derechos y libertades de navegación previstos en el derecho internacional y reflejados en los instrumentos internacionales pertinentes. 13. Las Partes se comprometen a estudiar periódicamente las posibilidades de reducir la cuantía y/o el potencial de contaminación de los desechos peligrosos y otros desechos que se exporten a otros Estados, en particular a países en desarrollo (…)

[192] Este número puede reducirse a un solo país como es el caso del mar Mármara.

[193] Véase el primer subcapítulo "el medio ambiente en el derecho internacional".

1.2.3.1. El Mediterráneo: Diversidad, conflictos y riqueza natural.

Este mar semicerrado, es la cuna de varias civilizaciones[194], la confluencia de culturas y también de las tres religiones monoteístas. Desde antaño, sigue siendo la intersección de intercambio cultural, humano y económico y un puente entre civilizaciones y continentes[195]. Sin embargo hoy en día, sigue acaparando el interés por los múltiples contrastes y conflictos que flanquean esta cuenca.

Empezando por el contraste socioeconómico, conviene subrayar la gran divergencia que existe entre su orilla norte y sur. Asistimos a un continuo flujo migratorio hacia el norte, debido a la gran diferencia a nivel de desarrollo económico entre Norte y Sur y Este del mediterráneo. Ante una zona occidental que goza de un nivel de vida elevado con una población cada vez más "vieja", está un Sur y un Este, con un nivel de vida menos cómodo, un alto índice demográfico pero con una población muy joven que se enfrenta al desempleo, a la convivencia con la corrupción, a la libertad restringida y a los sistemas políticos con una democracia a geometría variable. Y desde lo que lo llaman la "primavera Árabe", algunos Estados se enfrentan a conflictos armados[196] interiores orquestados y alimentados por otros Estados. En cuanto a los conflictos territoriales, limitándonos a los casos de reivindicación, varios Estados mediterráneos abarcan en su agenda política el deseo de recuperar una parte de su territorio. Por ejemplo España aspira a recuperar Gibraltar, colonia británica, Marruecos también reivindica su territorio ocupado por España, aquí se trata de las dos ciudades Ceuta y Melilla los peñones y de las islas que están en el mar territorial de Marruecos, se trata de las Islas Chafarinas, Peñones de Alhucemas, Vélez de la Gomera. Chipre que está dividida en parte sur libre y norte ocupada por Turquía que vive siempre con la

[194] La historia de la cuenca mediterránea está estampada por la civilización fenicia sus expertos marineros que surcaron el Mediterráneo a la vez como comerciantes emprendedores, llevando sus productos y cultivos del oriente a occidente y colonizadores. Luego está la civilización creación del concepto del ciudadano, marcaron el pensamiento filosófico orquestado por Sócrates, Platón y Aristóteles, se destaca esta civilización por los aportes culturales (teatro, arquitectura), científicos (matemáticas; astronomía, física, geografía), los juegos olímpicos. Sus técnicas que contribuyeron al avance en la navegación. La civilización cartaginesa y su fuerza económica que derivaba de la navegación y el comercio colonial, su arte que se destacaba por el arte plástico y sus esculturas testigos de la grandeza de esta civilización. Y claro sería injusto olvidar la civilización egipcia.

[195] el mar mediterráneo es esta delimitado por Europa por el norte, Asia por el Este y África en el sur.

[196] Se trata aquí de Siria y Libia, aunque se puede confirmar que Túnez consiguió salvarse mientras Egipto se enfrenta a los grupos "ISIS" y al "QAIDA" que intentan invadir más espacio como fue el caso con Siria y Libia.

esperanza de verse unificada o mejor dicho ver su parte norte liberada. Siria que sigue con su territorio de los Altos de Golán ocupado por Israel desde 1967 a pesar de la Resolución 242 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que exige a Israel la retirada de los territorios ocupados en 1967. Muy cerca, está el Líbano con el mismo conflicto con Israel que sigue ocupando sus Granjas de Shebaa, a pesar de la Resolución 425 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que exige su retirada. Otro conflicto territorial, inherente al mediterráneo este, que implica también a Israel, es la causa Palestina que desde la creación por las Naciones Unidas el Estado de Israel, está luchando y enfrentándose a la tiranía de Israel, la complicidad de otros Estados, la violación del Derecho Internacional y al silencio de la comunidad internacional sobre los crimines contra la población palestina.

También el Mediterráneo acoge actores no estatales, asistimos a la interacción de organizaciones internacionales e intergubernamentales, se trata de la UE, la Organización del Tratado del Atlántico, la Unión de Magreb Árabe, la Liga Árabe, la organización para la Cooperación Islámica, la Unión Africana[197] y el Foro Mediterráneo de Dialogo 5+5, aunque este tiene un carácter informal. Del mismo modo, la cuenca mediterránea es la pasarela donde las potencias mundiales exhiben sus fuerzas militares. Los EEUU disponen de su sexta flota que le permite proteger sus intereses contra cualquier acto de terrorismo, controlar la navegación marina y apoyar a sus aliados, sobre todo desde que se agravó la situación en Siria en 2012 y con la amenaza estadounidense de llevar una acción militar contra este país. Además de sus múltiples bases en Italia, cuya base de Nápoles es principal para su sexta flota, dispone de otra en Rota (España) que está muy cerca del Estrecho de Gibraltar y en el punto medio entre EEUU y Asia. Rusia también está fortaleciendo su presencia en la región, después de una larga ausencia desde el desmantelamiento de la Unión soviética, además de su armada en el este de las aguas mediterráneas, que disponía hace poco de su única base naval que tiene en el exterior, situada en el puerto de Tartús[198] en Siria su principal aliado de la zona, antes de utilizar desde el 30 de septiembre de 2015 la base aérea en Hmeimim, en el noreste cerca de Latakia. Reino Unido, no puede ser la excepción,

[197] Los miembros mediterráneos de la UA son: Argelia, Túnez, Libia y Egipto. Marruecos se retiró de la UA en 1984 protestando contra la admisión del frente de Polisario.

[198] Tartús alberga una fuente naval de la era soviética y la base de mantenimiento desde 1971 mediante un acuerdo con siria.

dispone de su base en Chipre que lo considera un punto estratégico en la región. Se trata de base de soberanía Acrotiri y Dhekelia. Exactamente no se puede conocer el número de submarinos sumergidos en el Mediterráneo junto a los múltiples buques de la flota militar.

Llegando a las características del Mare Nostrum, se trata del mar semicerrado más grande del mundo, con una superficie aproximada de 2.5 millones de Km^2, su longitud es de 3.860 y de profundidad media equivalente a 1500 metros, con un punto más profundo de 5000 metros situado en el Mar Ionio, con unas 200 islas que están distribuidas por su cuenca. El régimen jurídico de sus aguas se caracteriza por estar compartido entre las jurisdicciones nacionales (54%)[199] y el régimen jurídico del alta mar (46%)[200], el cuarto en la escala mundial de los mares con más diversidad marina del planeta. Cuenta con unas 17.000 especies contabilizadas[201], con una mayor concentración de fauna en el Estrecho de Gibraltar, en el Mediterráneo español, en el Mar de Alborán, en el norte del Adriático y en el Egeo. El mayor porcentaje de su fauna y flora son especies endémicas. Es también la zona con mayor número de especies invasoras, 637. Desgraciadamente esta riqueza está amenazada por la sobrepesca y la contaminación marina.

La cuenca mediterránea conoce una evaporación relativamente elevada lo que contribuye al aumento de la salinidad de su agua, a pesar del aporte de agua dulce de los ríos que vierten en el mar y la poca precipitación, queda insuficiente la recuperación del agua evaporada. Al ser un mar cerrado y con pocos movimientos, su única renovación

---

[199] Conviene subrayar que la orilla norte de la cuenca mediterránea abarca Estado miembros de la UE, lo que significa que las aguas de los Estados miembros están sometidas al mismo tiempo, a su jurisdicción nacional y a la política marina de la UE, ésta cuenta con 25%

[200] A pesar de la entada en vigor del CNUDM, y el establecimiento de nuevos regímenes jurídicos de las aguas, a saber la Zona Económica Exclusiva, aun los Estados mediterráneos no han establecido todos su ZEE. Tal como lo comenta Pr. Dr. Víctor Luis Gutiérrez Casillo en su artículo "La Conservation et l'exploitation durable de la biodiversité en Méditerranée" si todos los Estados declaran una ZEE que se extiende hasta los 200 Mns, que lo establece la CNUDM, todas las aguas del Mediterraneo estarán incluidos. Véase :Droit International de la mer et droit de l'Union Européenne: cohabitation, confrontation, coopération? Colloque International, edition A. Pendone 2014, pagina 291.

[201] Según el artículo que se puede consultar por internet www.mediaset.es/12meses/campanas/321cuidaelplaneta/Mediterraneo-lucha-preservacion-rica-biodiversidad_0_1563975053.html

de agua se hace por el estrecho de Gibraltar, que precise unos 90[202] años para que el ciclo se complete y toda el agua se renueve. El mediterráneo conoce también un grave problema de contaminación, la principal fuente de esta contaminación es de origen terrestre[203], 70% de aguas residuales urbanas son vertidas en el agua sin tratamiento. Otra fuente, viene del tráfico marítimo, ya que el Mediterráneo abarca el 35% del comercio mundial de crudos y de productos refinados de petróleo, el 15% de químicos y el 17% del comercio mundial[204].

Entonces ¿cuál es el marco jurídico que rige y protege el medio ambiente marino en el Mediterráneo? Es lo que será tratado en el siguiente subcapítulo.

1.2.3.2. El marco jurídico que rige la protección del medio ambiente marino mediterráneo.

El plan de acción para el Mediterráneo (PAM).

Tres años después de la conferencia de Estocolmo sobre el medio ambiente humano de 1972, dieciséis Estados mediterráneos más la Comunidad Europea adoptaron en Barcelona el 4 de febrero de 1975 el Plan de Acción para el Mediterráneo contra la contaminación (PAM). Se debe subrayar que el PAM, era el primer plan de tipo firmado en el marco del "Programa de los Mares Regionales" bajo el paraguas del PNUMA[205]. De sus objetivos destacamos, ayudar a los Gobiernos a evaluar y controlar la contaminación marina, elaborar políticas nacionales en la materia del medio ambiente. Este plan abarcaba cuatro líneas directrices: la planificación integrada del desarrollo y la gestión de los recursos de la cuenca mediterránea que representa el componente socioeconómico: a nivel científico; el programa establece una coordinación de investigación, vigilancia e intercambio de información y evaluación del estado de la contaminación y las medidas de protección; un convenio marco y protocolos conexos,

[202] Algunos informes hablan de entre 80 y 100 años, pero pocos los que hacen referencia a 70 años. En la Agenda Med Forum 2000 sobre el programa de las ONG del Mediterráneo para un desarrollo sostenible, habla de 90 años.

[203] Su litoral conoce una gran concentración de la población,

[204] op, cit., nota 102.

[205] Se recuerda que esta conferencia dio lugar a la creación del programa de Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUE).

de carácter sectorial, con sus anexos técnicos para la protección del medio ambiente del Mediterráneo: como componente jurídico; y consecuencias institucionales y financieras del Plan de Acción que representa el componente institucional.

Como respuesta al desarrollo del componente socioeconómico del PAM, se creó en 1977 el Plan Azul (PA) para definir las opciones en lo que concierne el desarrollo sostenible de la cuenca mediterránea, con la función de asesorar a los Gobiernos. Así mismo, en el 1977, se creó el Programa de Actividades Prioritarias (PAP) que tiene como objetivo la definición guías prácticas para la solución de problemas prioritarios para una gestión ecológicamente racional de los recursos en la cuenca del Mediterráneo, mediante proyectos piloto y demostraciones.

En relación con el componente científico del PAM, la idea perseguida era determinar el estado de la contaminación en el Mediterráneo antes de adoptar las convenientes medidas de protección. Para alcanzar el objetivo marcado, se adoptó un Programa a largo plazo sobre investigación y seguimiento de la contaminación en el Mediterráneo (MED POL) en tres fases: la primera tuvo lugar entre 1975 y 1980 durante la cual se realizaron siete estudios piloto para tener una visión preliminar del estado de la contaminación; la segunda fase, entre 1981 y 1995, se orientaba sobre tres líneas de acción diferentes : la investigación, el seguimiento de la contaminación y los estudios relativos a la aplicación del protocolo sobre la contaminación marina de origen terrestre. La última fase de este programa tuvo lugar entre 1996 y 2005, durante la cual se evaluaron los niveles, tendencias y efectos de la contaminación en el medio marino y en la región costera mediterránea mediante las actividades realizadas a nivel regional y nacional.

Para el componente institucional[206] del PAM, se han creado los seis centros de actividades regionales: el Centro de Actividad Regional del Plan Azul (PAR/PA); el Centro de Actividades Regionales del Programa de Actividades Prioritarias (CAR/PAPA); el Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación marina en el Mar Mediterráneo (CERSEC); el Centro de Actividades Regionales para las Zonas Especialmente Protegidas (CAR/ZEP); el Centro de

[206]La financiación del PAM se realiza mediante un fondo nutrido por las cotizaciones de los Estados partes respetando al baremo de contribuciones de las Naciones Unidas, que puede ser complementado por participaciones voluntarias para actividades específicas.

Actividades Regionales para la teleobservación del Medio Ambiente (CAR/TMA) y el Centro de Iniciativas para la Producción Limpia en la Región Mediterránea.

Con el fin de desarrollar un régimen[207] jurídico del PAM, que debe establecer las reglas fundamentales que rigen el desarrollo de la cooperación entre los Estados mediterráneos Partes del Convenio, se convocó a los plenipotenciarios de éstos a la conferencia de Barcelona, el 16 de febrero de 1976 donde 16 países mediterráneos y la Comunidad Económica Europea firmaron el convenio marco. Se trata del "Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación[208]", el Protocolo sobre la prevención de las contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves en vigor desde 1978 y el Protocolo sobre la Cooperación para Combatir en Situaciones de Emergencia la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales. Este convenio delimita en su artículo (1), el ámbito de su aplicación[209] y subraya la exclusión de las aguas interiores de las Partes contratantes[210].

A lo largo del tiempo, este componente jurídico iba complementándose y extendiéndose para abarcar y controlar aún más los problemas del medio ambiente que conoce el mediterráneo, mediante otros protocolos. En este marco, el 17 de mayo de 1980 en Atenas, se adoptó el protocolo sobre la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre; el 3 de abril de 1982 en Ginebra, se firmó el protocolo sobre las zonas especialmente protegidas del Mediterráneo[211] y el 14 de octubre de 1994, se adoptó en Madrid el protocolo para la protección del Mar

---

[207] El profesor Tarik ATMANE comenta que este régimen jurídico no constituye un elemento aislado o autónomo, sino que forma parte integrante de un marco normativo en el que las reglas globales, regionales y subregionales se encajan para la protección del medio marino de la cuenca mediterránea, Vid, ATMANE, T. , *España y Marruecos enfrente del Derecho del Mar*, Netbiblo 2008

[208] Este Convenio está en vigor desde el 12 de febrero de 1978 y fue enmendado en 1995. A partir del 2010 cuenta con la implicación de 22 países mediterráneos.

[209] El articulo 1.1 estipula lo siguiente: (A los efectos del presente Convenio, la Zona del Mar Mediterráneo comprende las aguas marítimas del Mediterráneo propiamente dicho, con sus golfos y mares tributarios, limitada al Oeste por el meridiano que pasa por el Faro del Cabo Espartel, en la entrada del Estrecho de Gibraltar, y al Este por los limites meridionales del Estrecho de los Dardanelos, entre los faros Mehmetcik y Kumkale)

[210] Esta exclusión será anulada en la enmienda del Convenio de Barcelona de 1995.

[211] Este protocolo fue sustituido por el protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo que fue adoptado el 10 de junio de 1995, y como lo estipulaba su artículo 32, una vez entró en vigor reemplazó al protocolo que solo se limitaba a las zonas especialmente protegidas.

Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental del mar y sus subsuelo.

Este convenio de Barcelona de 1976 se caracteriza por ser considerado como una plataforma orientativa para la elaboración de otros instrumentos convencionales complementarios, especificando su contenido general[212]. Se puede constatar igualmente, que las medidas que se espera tomar, deben ser conformes a las normas internacionales. O simplemente no deben adoptar normas que superen el límite máximo fijado anteriormente en el ordenamiento internacional.

A raíz de las enmiendas del Convenio de Barcelona el 10 de junio de 1995[213], pasa a denominarse "*Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo*", obviamente la geografía de su aplicación se extiende para cubrir las aguas interiores[214] y sus costas. En relación con sus artículos se puede observar que el objetivo de las medidas serían tomadas por las Pates Contratantes para evitar, reducir, combatir, y en la mayor medida de lo posible, eliminar la contaminación en la Zona del Mar Mediterráneo para contribuir a su desarrollo sostenible. Se introdujo la aplicación del principio de la precaución y de "quien contamina paga", además de la evaluación del impacto sobre el medio ambiente de todas las actividades que se planea realizar. Para controlar aún más las fuentes de contaminación, el protocolo conexo al convenio esta enmendado para integrar la lucha contra la incineración en los buques, se trata del protocolo para la prevención y la eliminación de la contaminación causada por el vertido desde buques y aeronaves o la incineración en el mar. Cabe señalar que en 1996, se enmendó el protocolo sobre la contaminación marina de origen terrestre para incluir también las actividades terrestres. Se adoptó también, un nuevo protocolo sobre movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación en el Mediterráneo.

---

[212] Se puede constatar que se ha adoptado un estilo "soft" en las disposiciones del convenio marco, casi todas contienen "las partes tomarán", lo que se llama en termino jurídico non-self-executing.

[213] El convenio de Barcelona enmendado está en vigor desde el 9 de julio 2004. Se puede notar que se ha tomado en cuenta los convenios internacionales que fueron celebrados entre 1976 y 1995 para elaborar artículos que se adaptan a las normas de estos convenios internacionales, a título de ejemplo cito, el convenio de las naciones unidas sobre el derecho del mar y la Conferencia de Rio.

[214] En el articulo1 sobre el ámbito geográfico, es estipula que la aplicación del convenio se extiende a las zonas costeras determinadas por cada parte contratante dentro de su propio territorio. Aquí debemos subrayar que después del Convenio de las naciones unidas sobre el Derecho del Mar, hubo un cambio al nivel del régimen jurídico de las aguas, y los Estados estaban concernientes por delimitar sus aguas nacionales.

Protocolo para la prevención y la eliminación de la contaminación en el mar Mediterráneo, causada por vertidos desde buques y aeronaves o por incineración en la mar[215].

Este protocolo en su primera versión fue ratificado por veinte un Estado, pero con la enmienda, está ratificado solo por quince Estados[216]. Se inspiró en el convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación de las aguas del mar, causada por los vertidos y otras sustancias peligrosas. En este caso se puede constatar que se han creado tres listas de sustancias, una cuya vertido está prohibido, otra que requiere un permiso especial y la tercera que necesita un permiso general. En este contexto[217], queda prohibido el vertido de las sustancias enumeradas en el Anexo I[218], el vertido de las sustancias enumeradas en el Anexo II[219] está sometido a una autorización especial, pero el vertido de las sustancias que no están citadas ni en el Anexo I ni II[220] está subordinado a un permiso general. Siguiendo siempre las directrices del Convenio de Londres de 1972, no se confiere los mencionados permisos hasta que se lleve a cabo un estudio minucioso siguiendo las instrucciones estipuladas en el Anexo III. Estas normas se aplican a los buques y aeronaves de los Estados contratantes, que son los 22 países mediterráneos, los que actúan en el territorio de estos Estados para cargar las sustancias destinadas a la sumersión y los que están destinados a estas actividades en las zonas bajo su jurisdicción. Sin embargo, se excluye de su aplicación a los buques y aeronaves de los Estados o que están realizando una misión que no sea comercial para los Estados.

---

[215] Este es la enmienda que tuvo lugar en Barcelona el 10 de junio de 1995 del protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo, causada por vertidos desde buques y aeronaves que fue adoptado con el Convenio de Barcelona el 16 de febrero. hasta ahora aun no ha entrado en vigor.

[216] Según las estadísticas publicadas, el 30 de noviembre de 2016, en http://web.unep.org/unepmap/who-we-are/legal-framework/status-signatures-and-ratifications .

[217] Conviene señalar tal como lo ha mencionado el profesor José Jorge Ruiz en su libro "Derecho Internacional del Medio Ambiente", se ha tomado en consideración la particularidad del mar Mediterráneo y su vulnerabilidad frente a la contaminación, añadiendo en el listado de sustancias cuyo vertido está prohibido, los compuestos organolisilocionados, los compuestos ácidos y alcalinos que puedan dañar seriamente la calidad de las aguas del mar. Además de las sustancias radioactivas en su totalidad. También se añadió otras sustancias que las que existen en la lista gris del convenio de Londres de 1972, como Berilio, cromo, níquel, vanadio, selenio, antimonio y sus compuestos. Así mismo las sustancias orgánicas sintéticas y compuestos ácidos y alcalinos no incluidos en el anexo I.

[218] Véase el artículo 4 del mencionado protocolo.

[219] Véase el artículo 5 de este protocolo.

[220] Véase el artículo 6 de este protocolo.

Como resultaba de la enmienda del Protocolo, se añadió al listado de las sustancias cuyo vertido queda prohibido, los materiales de dragado, desechos de pesca u otros materiales orgánicos resultantes del procesamiento de pescado y otros orgánicos marinos, plataforma y otras estructuras artificiales en el mar, excepto si se ha retirado en la mayor medida de los posible los materiales capaces de crear detritos u otras materias flotantes que contribuye a la contaminación del medio marino[221]. No se debe olvidar la prohibición de la incineración[222] en el mar, que no estaba incluida al principio cuando se adoptó el Protocolo en 1976

Protocolo sobre cooperación para prevenir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo, causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales[223].

Este protocolo estaba ratificado por 21 Estados mediterráneos en su versión de 1976, pero con la versión enmendada en 2002, según los últimos datos[224], está ratificado únicamente por 16 Estados ribereños del mar Mediterráneo. Inspirándose igualmente de otros convenios internacionales relacionados con el mismo tema, como del Convenio de 1973 sobre la prevención de la contaminación por los buques y otros convenios adoptados bajo el auspicio de la OMI[225]. El objetivo de este Protocolo es comprometer las Partes para que cooperen en la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino por los buques y tomar todas las medidas necesarias en caso de peligro del medio ambiente marino, el litoral, o sea cubriendo el ámbito geográfico definido por el convenio de Barcelona de 1995. Para alcanzar el objetivo subrayado, se ha creado un Centro Regional para la Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (ROCC/CERSEC[226]) que actúa conformemente bajo la responsabilidad de la OMI adecuadamente con la Resolución 7 del Convenio de Barcelona. Su sede está en Malta.

---

[221] Véase detalladamente los artículos 4 y 5 del protocolo enmendado.

[222] Véase el artículo 7 del protocolo enmendado.

[223] Es el titulo enmendado del protocolo que fue adoptado en 1976 que era : protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo, causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales

[224] Op.cit., nota216

[225] Se puede consultar el preámbulo del protocolo de 1976.

[226] Desde 1990 se ha cambiado de denominación al centro, para ser el Centro Regional Mediterráneo de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina (CERSEC). Se ha ampliado las competencias de este centro para cubrir las situaciones de emergencia que resultan de sustancias nocivas, mientras que estaba limitado al caso de hidrocarburos, se ocupa asimismo del

El mismo protocolo estipula que las partes tienen el deber, cuando surge un caso de emergencia, de adoptar medidas preparatorias y preventivas. Se esforzarán por mantener y fomentar los planes de urgencia y los medios que destinen a combatir la contaminación[227], deben instituir y ejercer una vigilancia activa en la zona[228], cooperar en las tareas de salvamento y recuperación de sustancias perjudiciales, en caso de vertimiento o caída al mar, con el objetivo de mitigar el riesgo de contaminación del medio marino[229]. Las partes deben coordinar mediante el centro regional, la transmisión y difusión de toda información relevante en relación con la situación de emergencia que pueda constituir una amenaza grave para el medio marino, litoral o intereses de los Estados mediterráneos. En caso de emergencia, se evalúa la naturaleza y la distensión del siniestro y se debe tomar las medidas para evitar o reducir los efectos de la contaminación. En cuanto a las actuaciones colectivas en caso de emergencia, el protocolo afirma que cualquier parte en caso de necesidad de asistencia para combatir en sus costas la contaminación o su riesgo puede solicitar la asistencia a las demás partes que se esforzarán al máximo para facilitarla. En ausencia de acuerdo sobre la organización entre las partes durante una operación, el Centro Regional con el consentimiento de estas Partes y con los medios acordados, puede coordinar las actividades desarrolladas[230].

Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación de origen y actividad terrestres[231].

---

desarrollo y mantenimiento de un sistema regional de información sobre los métodos, técnicas y medios para llevar a cabo operaciones de asistencia mutua en caso de emergencia, y está a disposición de los Estados partes en el Protocolo, sin olvidar un sistema regional de comunicación dirigido a asegurar la transmisión, recepción y difusión de alertas y solicitud de asistencia en caso de accidente. Para más detalle, se puede consultar DOC.UNEP (OCA)/MED IG.2/4, anexo IV, pp.4-13.

[227] Véase el artículo 4.

[228] Véase el artículo 5.

[229] Véase el artículo 6.

[230]Para este protocolo el profesor Vukas B en su libro sobre la protección del mediterráneo contra la contaminación, constata que el punto más débil de su aplicación es la ausencia de planes de emergencia nacionales y de equipos para controlar y combatir en la contaminación en la mayoría de los Estados partes del convenio.

[231]Es la enmienda del protocolo sobre protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre que fue adoptado el 17 de mayo de 1980 y entró en vigor el 17 de junio de 1983. Y fue ratificado por los veinte dos países mediterráneos. Pero solo dice siete Estado han ratificado la enmienda de este protocolo que fue aprobado el 7 de marzo de 1996 y entró en vigor, después de muchos años de difíciles negociaciones, el 11 de mayo de 2008.

La población en los Estados litorales tiende hacia los 450 millones de los que 145 se centran en las costas. Esta cifra se ve incrementada durante las estaciones estivales. Conviene notificar que la cuenca mediterránea recibe el 30% del turismo mundial[232] de las que el 50 % se centran en las costas, lo que hace que grandes cantidades de agua residuales lleguen al mar sin tratamiento[233]. Por otra parte, la agricultura y las prácticas agrícolas, representan para el mar Mediterráneo un sinfín de fuentes de contaminación junto al uso de pesticidas que ha aumentado notablemente. También el sector industrial contribuye a la contaminación de origen terrestre con más de 200 instalaciones petroquímicas y de energías, pasando por las industrias químicas básicas. Es un abanico de factores contaminantes que agravan la situación medioambiental marina que no debía dejar a las Partes contratantes del Convenio de Barcelona indiferentes.

Por lo tanto y después de la adopción de los dos anteriores protocolos junto al Convenio de Barcelona, era previsto en el marco jurídico del Plan de Acción del Mediterráneo, pensar en elaborar otros protocolos sectoriales, enfocando los temas que amenazan el medio ambiente mediterráneo. Es el caso de la contaminación de origen y actividad terrestre, ya que se sabe que ésta, representa casi el 80% de las fuentes de contaminación del medio marino y infortunadamente, a nivel mundial, no existe un convenio global que trate el tema.

El objetivo de este Protocolo es comprometer a los Partes contratantes para que tomen las medidas convenientes con el propósito de prevenir, reducir, combatir y eliminar en la medida de lo posible la contaminación de la zona del mar Mediterráneo causada por las descargas de ríos, establecimientos costeros o emisarios procedentes de otras fuentes y actividades situadas dentro de sus territorios, dándose prioridad a la eliminación gradual de los aportes de sustancias toxicas, persistentes y bioacumulativas; las descargas contaminantes que lleguen a la zona de aplicación del Convenio, o directamente vía los emisarios o mediante depósito o descargas costeras, o indirectamente mediante los ríos u otros cursos de agua, incluido lo subterráneo o vía

---

[232] se estima alcanzar los 637 millones de turistas en 2025, de la que recibe las zonas costeras 312 millones.

[233] Dr. Francesco Saverio Civil: Coordinador programa MED POL. PNUMA/ Plan de Acción para el Mediterráneo, Atenas "La contaminación de origen terrestre en el Mar Mediterráneo: estado actual y perspectivas".

escorrentía; las descargas contaminantes procedentes de estructuras artificiales fijas instaladas en el mar, que estén bajo la jurisdicción de una Parte y que no se dediquen a la exploración, y explotación de los recursos minerales de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo; la contaminación de origen terrestre transportada por la atmosfera[234] en las condiciones detalladas en los anexos del presente protocolo. También se facilitó un listado exhaustivo con los elementos que se deben tomar en cuenta en la preparación de planes de acción, programas y medidas para la eliminación de la contaminación conformemente con el objetivo del protocolo. Se trata de un listado[235] de tres categorías: una que incluye los sectores de actividades que se toman en consideración al establecer las prioridades a la hora de preparar planes de acción, programas y medidas, otra que contiene las características, que hay que tomar en consideración, de las sustancias que se encuentran en el medio ambiente y la tercera contiene las categorías de sustancias y fuentes de contaminación que sirven de orientación en la preparación de planes de acción, programas y medidas para la eliminación de contaminación. En su Anexo II, se presenta el listado con las características y composición de las descargas y las características de los componentes de la descarga con respeto a su nocividad que las Partes que deben tomar en consideración a la hora de emitir una autorización de descarga de residuos conforme al artículo 6. Como muestra buena voluntad de interpretar los compromisos de las Partes, y durante la Declaración de Génova en 1985, se propusieron unas acciones más integrales para la protección del mar y el litoral mediterráneo, incluyendo medidas orientadas a la planificación integrada del litoral, a la protección de la biodiversidad y a la prevención de la contaminación de origen terrestre. En este caso los Estados participantes manifestaron el compromiso de construir depuradoras en todas las ciudades costeras de más de 100.000 habitantes, así como vertederos o instalaciones apropiadas en todas las ciudades de más de 10.000 habitantes fijando un plazo de 10 año, o sea en 1995, como límite para la adopción de las medidas citadas. Pero hasta los

[234] En el marco de la séptima reunión ordinaria de las partes, se aprobó en un anexo adicional, la inclusión de la contaminación de origen terrestre transportada desde la atmosfera. Véase UNEP (OCA) MED IG. 2/4, Anexo IV, de 11 de octubre de 1991.

[235] Véase Anexo I del protocolo.

informes de 2010, se puede comprobar que no se ha podido cumplir con este compromiso[236].

Protocolo sobre las Zonas Especialmente Protegidas/ Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica del Mediterráneo.

Fue en Ginebra el 3 de abril de 1982 donde se adoptó el Protocolo sobre las Zonas Especialmente Protegidas (ZEP), que entró en vigor el 23 de marzo de 1983 y fue ratificado por 21 Estados mediterráneos. Su objetivo es proteger las zonas marinas son importantes para la salvaguardia de los recursos naturales y de los lugares naturales de la Zona del mar Mediterráneo, así como la salvaguardia del patrimonio cultural de la región[237]. A este nivel, el protocolo se aplica a las aguas territoriales de los Estados partes y puede cubrir las aguas interiores[238]. Para alcanzar las metas subrayadas del presente protocolo, las partes estaban invitadas en la medida de lo posible, a establecer zonas protegidas y tratar de realizar las actividades necesarias para proteger aquellas zonas de valor biológico y ecológico y lugares de especial importancia por su interés científico estético, histórico, arqueológico, cultural o educativo[239].

Estas zonas deben ser protegidas mediante una o varias colindantes en las cuales la limitación de las actividades sea menos estricta sin contrastar con la finalidad de la zona protegida. Para evitar eventuales controversias cuando se decide establecer una Zona protegida, los Estados partes del protocolo se comprometen en consultarse y discutir el tema cuando se implica a sus fronteras[240]. Y conforme a las normas del

---

[236] Según los datos publicado en 2010, por Dr. Francesco Saverio Civil, "La contaminación de origen Terrestre en el mar Mediterráneo: estado actual y perspectivas", op. cit., 32% de las ciudades costeras mediterráneas con una población de entre 10.000 y 100.000 habitantes no disponen de Depuradora de aguas residuales, mientras en el caso de ciudades con una población superior a 100.000 habitantes, 26% de las ciudades no disponen de depuradoras de aguas residuales. Aldo Manos, coordinador del Plan de Acción para el Mediterráneo de las Naciones Unidas (PAM), comentó que la carencia de recursos financieros nacionales en la mayoría de los países ribereños y la falta de voluntad política para realizar las necesarias transferencias en materia de ciencia y tecnología pesan mucho sobre el alcance del objetivo de este protocolo.

[237] Véase el artículo 1.

[238] Véase el artículo 2.

[239] Véase el artículo 3.

[240] Cuando se implica un Estado que no sea parte del protocolo, se puede establecer acuerdos especiales siguiendo la modalidad de consulta o de la colaboración tal como está estipuladas en el articulo 6 en los párrafos 1 y 2

Derecho internacional, con el fin de proteger y restaurar las zonas especialmente protegidas, los Estados Partes tienen la obligación de tomar progresivamente las medidas necesarias que están detalladamente estipuladas en su artículo 7[241]. Para no perjudicar a la población local, las Partes deben tomar en cuenta sus actividades tradicionales a la hora de dictar las medidas de protección, pero dentro de las precauciones que se ha estipulado en su artículo 9[242]. Tal como se ha podido demostrar, en anteriores convenios internacionales, los aportes de las investigaciones científicas y técnicas, este protocolo incita a las Partes para que las fomenten e intensifiquen en las zonas protegidas y en los ecosistemas y al patrimonio arqueológico de esas zonas.

A pesar de que este protocolo era único en su género, estableciendo un marco jurídico para proteger zonas especiales en un mar regional como el Mediterráneo, ha sido sustituido por el protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica del Mediterráneo. Efectivamente, este Protocolo fue adoptado[243] en Barcelona el 10 de junio de 1995, entrando en vigor el 12 de diciembre de 1999[244]. En el párrafo 2 del artículo 32, se estipula que este Protocolo sustituye al anterior, una vez entre en vigor. Porque se debía aclimatar el protocolo a los avances conseguidos al nivel de la

---

[241] "La organización de un sistema de planificación y ordenación; b) La prohibición de verter o descargar desechos o cualesquiera otras materias que puedan resultar perjudiciales para la zona protegida; c) La reglamentación del paso de buques y de toda detención de fondeo; d) La reglamentación de la pesca, de la caza, de la captura de animales y de la recolección de vegetales; e) la prohibición de la destrucción de vegetales o animales y de la introducción de especies exóticas; f) la reglamentación de cualquier acto que pueda acarrear perjuicios o perturbaciones para la fauna o la flora, incluida la introducción de especies zoológicas o botánicas autóctonas; g) la reglamentación de cualquier actividad que implique la exploración o la explotación del fondo del mar o su subsuelo o la modificación de la configuración del fondo del mar; h) la reglamentación de cualquier actividad que implique la modificación de la configuración del suelo o la explotación del subsuelo de la parte terrestre de una zona marina protegida; i) la reglamentación de cualquier actividad arqueológica y de la recogida de cualquier objeto que pueda considerarse como un bien arqueológico; j) la reglamentación del comercio, la importación y la exportación de animales o de partes de ellos, de vegetales o de partes de ellos y de objetos arqueológicos procedentes de zonas protegidas y sujetos a medidas de protección; k) cualquier otra medida encaminada a salvaguardar los procesos ecológicos y biológicos en las zonas protegidas".

[242] Se trata del caso de poner en peligro el mantenimiento de los ecosistemas protegidos en virtud del presente Protocolo ni los procesos biológicos que contribuyen a su mantenimiento; o provocar la extinción o una disminución sensible del número total de las especies o poblaciones animales o vegetales incluidas en los ecosistemas protegidos o de las que estén ecológicamente ligadas a ellos, en particular de las especies migratorias y poco comunes, amenazadas o endémicas.

[243] Se adoptó en la conferencia de plenipotenciarios de Barcelona en 1995 cuando se enmendó el Convenio de Barcelona.

[244] Los datos publicados por la página oficial del PAM, que conciernen el estado de firma y ratificación del Convenio de Barcelona y sus protocolos, hasta el 14 de octubre de 2014, 4 Estados mediterráneos aun no lo han ratificado.

protección del Medio Ambiente y la biodiversidad tal es el caso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo y particularmente la Conferencia de Rio de 1992 sobre la Diversidad Biológica. La primera novedad reside en el ámbito de su aplicación que se ha extendido adecuadamente con la delimitación jurídica instaurada por el CNUDM[245]. En este marco, tal como viene en el artículo 5, cada Estado parte del protocolo puede establecer zonas especialmente protegidas en las zonas marinas y costeras sometidas a su soberanía o jurisdicción. Se estipula que el protocolo se aplica a las aguas, el lecho del mar y su subsuelo del lado hacia la tierra de la línea de base a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial y se extiende, en el caso de los cursos de agua, hasta el límite del agua dulce y las zonas costeras terrestres designadas por cada una las Partes, incluidos los humedales[246]. Además del objetivo del Protocolo de 1982 su citado, este nuevo protocolo se extiende para abarcar la protección, la preservación y el ordenamiento de las especies de flora y fauna amenazadas o en peligro. Como novedad relevante de esta versión, es la creación de Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo, (ZEPIM). Se establece una lista de ZEPIM que incluye lugares que puedan desempeñar una función importante en la conservación de los componentes de la diversidad biológica en el Mediterráneo y que contengan ecosistemas típicos de la zona mediterránea o los hábitats de especies en peligro. Para el establecimiento de la ZEPIM[247] y su integración en la lista, según el artículo 9, puede ocurrir por la Parte interesada, si la zona está situada en zona ya definida sobre la cual éste ejerce su soberanía o jurisdicción, por dos o más Partes vecinas interesadas, si la zona está situada en todo o en parte en alta mar, o para las Partes vecinas interesadas, en zonas en las que todavía no se hayan determinado los límites de la soberanía o jurisdicción nacional. En su Anexo II, el protocolo presenta un "banco" de biodiversidad biológica que es una lista de especies en peligro o amenazadas y otra que contienes las especies cuya explotación se regula.

[245] Se toma en consideración las zonas bajo la jurisdicción de los Estados como la creación de Zonas Económicas Exclusivas, la nueva dimensión de las aguas territoriales.

[246] Véase artículo 2 sobre el ámbito geográfico, párrafo 1.

[247] Este protocolo contiene un anexo I sobre los criterios comunes para la selección de las zonas marinas y costeras protegidas que puedan incluirse en la lista de ZEPIM.

Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación derivada de la exploración y explotación de la plataforma continental y el lecho marino y de su subsuelo.

Este protocolo responde a la disposición estipulada en el Convenio marco de Barcelona[248] y enfrentándose, asimismo, al desarrollo de las actividades relacionadas con la exploración y explotación del fondo marino mediterráneo. Fue adoptado en Madrid el 14 octubre 1994, entró en vigor el 24 marzo 2011[249], y el ámbito de su aplicación geográfico, comprende la plataforma continental y el fondo del mar y su subsuelo; las aguas, comprendido el fondo del mar y su subsuelo, situadas hacia el lado de tierras a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial y que se extienden en el caso de los cursos de agua, hasta el límite de las aguas dulces. Además las Partes pueden extender su aplicación de este protocolo a las marismas o zonas costeras de su territorio. Dada la particularidad del Mediterráneo, nos encontramos ante un mar a los efectos de la delimitación de la ZEE ya que en ninguna zona se puede alcanzar las 200 m.m.[250], lo que hace que este protocolo cubra todo su fondo marino.

Para cumplir con los objetivos del presente protocolo, las Partes tienen la obligación de adoptar medidas adecuadas para evitar, reducir, combatir y controlar la contaminación, en la zona concernida por el protocolo, causada por las actividades y velando, entre otras cosas, por la utilización, para este fin, de las mejores técnicas disponibles, ecológicamente eficaces y económicamente adecuadas[251]. Como es el caso de actividades que requieren una previa autorización, también se requiere una previa autorización escrita para ejercer la exploración o explotación en la zona cubierta por este protocolo. La mencionada autorización, no se otorga hasta que se compruebe que la instalación construida respete las normas y prácticas internacionales y después de

[248] En su artículo 7 se estipula « Las Partes Contratantes tomaran todas las medidas apropiadas para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la Zona del Mar Mediterráneo causada por la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo".

[249] Solo 7 Estados Partes lo han ratificado, el tercio de los Estado ribereños del mediterráneo. Y eso según los datos oficiales del PAM de la fecha del 14 de octubre de 2014.

[250] SUAREZ DE VIVERO, J, L., *El nuevo orden el océano, consecuencias territoriales*, Sevilla, Servicio de Publicaciones y B.O.J.A, 1985, p. 86.

[251] Véase artículo 3 sobre las obligaciones generales.

estudios minuciosos que, entre otras cosas, presentan los impactos de la actividad sobre el medio ambiente[252].

Siempre en el marco de la protección del medio ambiente marino del Mediterráneo, el protocolo prohíbe la eliminación, en la zona de su aplicación, de desechos, sustancias y materiales perjudiciales enumerados en una lista negra en el Anexo I, mientras las sustancias enumeradas en la lista gris del Anexo II, su eliminación está sujeta a un permiso previo especial. Sin embargo, las sustancias que no están enumeradas en ninguna de las listas, requieren una autorización general para su eliminación. Y por supuesto se ha confinado los factores que se deben tomar en consideración con el objetivo de otorgar los permisos que esta detallado en el Anexo III.

Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

En este protocolo, las Partes manifestaron su voluntad de prohibir los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación. Además de la repercusión de la Declaración de Rio de 1992, fueron inspirados por el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. En esta óptica, se adoptó en Esmirna el 1 de octubre de 1996 y entró en vigor el 18 de enero de 2008. Está ratificado únicamente por 7 Estados Partes del convenio de Barcelona[253]. Se puede deducir que los Estados no quieren comprometerse con este protocolo debido a las restricciones impuestas sobre el movimiento transfronterizo de las sustancias peligrosas.

Este protocolo se aplica a un conjunto de desechos enumerados en el Anexo I, a los desechos clasificados como peligrosos por la legislación nacional de los Estados de exportación, importancia o de tránsito. Los Estados partes, tienen la obligación de tomar las medidas adecuadas para evitar, reducir y eliminar la contaminación de la zona del Protocolo que puedan causar los movimientos transfronterizos y la eliminación de desechos peligrosos, así como reducir al mínimo y, siempre que sea posible, la eliminación la generación de desechos peligrosos. También tienen la obligación de

[252] Para leer detalladamente los requisitos de la otorgación, consulte el artículo 5 y el Anexo IV.

[253] Véase los datos del Estado de ratificación del Convenio de Barcelona y sus protocolos en la página web oficial del Plan de Acción para el Mediterráneo www.unepmap.org

tomar las medidas adecuadas para reducir al mínimo el movimiento transfronterizo de desechos peligrosos y, de ser posible, eliminar dicho movimiento en el Mediterráneo.

A efectos de que se alcance el objetivo, las Partes tienen el pleno derecho de prohibir la importación de desechos peligrosos, sin embargo, las demás Partes deben respetar esta decisión y para ello, deben prohibir la exportación hacia estas Partes. En lo que concierne los países en desarrollo, todas las Partes deben tomar las medidas al nivel jurídico y administrativo para prohibir la exportación y el tránsito de los desechos peligrosos. Se debe subrayar que esta interdicción implica todas las Partes del Convenio, lo que se entiende que también los países en desarrollo Partes del Convenio y que se encuentran en la ribera sur del Mediterráneo, deben prohibir la exportación y el tránsito hacia los países en desarrollo[254]. Por lo que se refiere al movimiento transfronterizo de los desechos peligrosos por el mar territorial de un Estado de tránsito, conviene subrayar la decisión tomada, y que se destaca por su audacia y firmeza sobre el convenio de Basilea: de sujetar el tránsito a una previa notificación a este Estado por parte del Estado exportador.

Como medida de protección del medio marino, el Estado de exportación tiene la obligación de reimportar los desechos peligrosos si no se puede llevar a término el movimiento transfronterizo[255]. Y todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos que se desarrolla en contravención de este Protocolo o de otras reglas del derecho internacional está cualificado de ilícito.

Protocolo Relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo.

Las costas mediterráneas, conocieron un gran deterioro durante décadas, nivel demográfico conoce la mayor concentración de habitantes, para ser un punto de atracción conoce también un gran número de puertos de ocio[256] la mayoría de los aeropuertos están ubicados muy cerca de las ciudades costeras mediterránea y lo mismo en el caso de las carreteras que unen las ciudades costeras, están batidas sobre las costas más cercanas al mar. Las dunas desaparecieron, cuando hacía falta, para edificar hoteles

[254] Véase al artículo 5 párrafo 4.
[255] Véase el artículo 7 sobre la reimportación de los desechos.
[256] Italia abarca el mayor número de los puertos de ocio a lo largo de su costa.

al pie del mar para convertirse en un lugar de atracción o más bien, un polo de convergencia para el turismo.

Este protocolo tiene como objetivo fortalecer los instrumentos jurídicos con el fin de proteger las zonas costeras, a efectos de proteger el mar Mediterráneo tal como fue estipulado en el Convenio de Barcelona. Fue adoptado en Madrid el 21 de enero 2008 y entro en vigor el 24 de marzo de 2011. Está ratificado solo por 10 Estado partes del Convenio de Barcelona.

Mediante este protocolo, las Partes, tienen la obligación de establecer un marco común para la gestión integrada de las zonas costeras del mar Mediterráneo y tomar las medidas necesarias a efectos de fortalecer la cooperación regional. Su ámbito de aplicación abarca, el mar territorial, las aguas interiores y hacia la tierra por el límite de la zona costera[257]. En su artículo 5, sobre el objetivo de la gestión integrada de las zonas costeras, se explicita la finalidad de ésta que es: facilitar por medio de una planificación racional de las actividades, el desarrollo sostenible de las zonas costeras, garantizando que se tengan en cuenta el medio ambiente y los paisajes de forma conciliada con el desarrollo económico, social y cultural; preservar las zonas costeras, garantizar la utilización sostenible de los recursos naturales, garantizar la preservación de la integridad de los ecosistemas costeros; prevenir y/o reducir los efectos de los riesgos naturales y garantizar la coherencia entre las iniciativas públicas y privadas entre todas las decisiones de las autoridades públicas que afectan a la utilización de la zona costera[258]. Las Partes han elaborado unos principios que sirven de referencia y orientación en la gestión integrada de las Zonas Costeras, citamos aquí los dos primeros párrafos[259] como tener en consideración la riqueza biológica, la dinámica y el

[257] En el artículo se estipula lo siguiente: (…) hacia el mar, por el límite de la zona costera que será el limite exterior del mar territorial de las partes; y hacia la tierra, por el límite de la zona costera, que será el límite de las entidades costeras competentes definidas por las partes (...).

[258] La gestión integrada de las zonas costeras tiene por finalidad :a) facilitar, por medio de una planificación racional de las actividades, el desarrollo sostenible de las zonas costeras, garantizando que se tengan en cuenta el medio ambiente y los paisajes de forma conciliada con el desarrollo económico, social y cultural; b) preservar las zonas costeras en beneficio de las generaciones presentes y futuras; c) garantizar la utilización sostenible de los recursos naturales, en particular en lo que respecta al uso del agua; d) garantizar la preservación de la integridad de los ecosistemas costeros así como de los paisajes costeros y de la geomorfología costera; e) prevenir y/o reducir los efectos de los riesgos naturales y en particular del cambio climático, que puedan ser debidas a actividades naturales o humanas; f) garantizar la coherencia entre las iniciativas públicas y privadas y entre todas las decisiones de las autoridades públicas, a escala nacional, regional y local, que afectan a la utilización de la zona costera.

[259] Véase el artículo 6 para tener una idea más clara sobre este componente.

funcionamiento naturales de la zona intermareal, el conjunto de los elementos relativos a los sistemas hidrológicos, geomorfológicos, climáticos, ecológicos, socioeconómicos y culturales para no superar la capacidad de carga de la zona costera con el motivo de prevenir los efectos negativos de las catástrofes naturales y del desarrollo.

Las Partes valorizan la coordinación institucional que evita la sectorialización de la gestión integrada de las zonas costeras. Este protocolo que viene un poco tarde, intenta por sus instrucciones, poner fin a la degradación de las costas. Se puede explicar la no ratificación por el resto de los Estados Partes del Convenio de Barcelona, por el mero hecho de tocar sectores cuyos protagonistas forman un *lobby* que se opondría a cualquier cambio que no favoreciera su aspiración económica.

1.3. EL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS DEL DERECHO DEL MAR Y LOS ESTRECHOS DE LA NAVEGACIÓN INTERNACIONAL REGIDOS POR LOS ARTÍCULOS 37 Y 38.

El Derecho del Mar, es una disciplina que tiene sus raíces en los tiempos más remotos. Es de la antigüedad, su desarrollo refleja la importancia vital que ocupaba el mar para las primeras civilizaciones. Sin intención de estudiar la historia del Derecho del Mar, sería útil señalar que el Mar Mediterráneo era su cuna y el punto de su desarrollo, de la edad antigua a la dominación romana, pasando por la edad media cuando los jurisconsultos italianos estipularon que a efectos de proteger la navegación comercial de actos de piratería, los Estados debían disponer de un amplio espacio marino a partir de sus costas sobre el cual se podía ejercer su jurisdicción penal[260]. El propósito era dotar el Estado de un título legítimo que le permitiera detener y juzgar a los que se dedicasen a aquellas actividades cerca de su territorio. Es el jurista Bartolo De Sassoferrato del límite de esta jurisdicción en 100 millas desde la costa[261]. Durante los siglos XV y XVI, los cambios hicieron que la prosperidad normal de las reglas sobre la jurisdicción o el uso del mar ocupara el segundo plano detrás de la lucha de las potencias europeas sobre el control de los espacios marinos que era más importante y prioritario sobre el ejercicio de algunas competencias concretas. En esta época, el Mar Mediterráneo dejó de ser protagonista en el desarrollo del Derecho del Mar. Conviene subrayar que el estado de anarquía en el mar y la piratería, eran un motivo decisivo para el establecimiento de un mar territorial donde se podía mantener el orden[262]. Durante el siglo IX, cuando la navegación consiguió alcanzar una cierta seguridad, el tema del mar territorial se centró en los problemas de la pesca. Para ello, se planteó el ajuste de una anchura a 3 m.m., especialmente para la seguridad y la protección de esta actividad.

---

[260] GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., "la evolución del derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el mediterráneo", *la Revista electrónica de estudios internacionales,* n°.14, 2007.

[261] Según GONZÁLEZ GIMÉNEZ. J., op.cit, el libro de CEREZO DE DIEGO, P: "orígenes de la teoría del mar territorial en Bartolo de Sassoferrato". *REDI*, vol. XXX, n° 2-3, 1978, pp. 237-255, permite tener unos conocimientos profundos sobre la doctrina del jurisconsulto italiano Bartolo de Sassoferrato, considerado de los grandes juristas de todos los tiempos en la edad media.

[262] GONZALEZ, GIMENÉZ. J., op. cit., nota 260.

Llegando al siglo XX, y debido a la transformación de la sociedad, el avance científico y tecnológico que fomentaron los intereses estratégicos y económicos de los Estados, otros espacios con terminología nueva surgieron para sumarse el mar territorial como la alta mar. Es en 1930 y animados por la Sociedad de Naciones, cuando 48 países, se reunieron en la Conferencia de La Haya sobre codificación cuyo tema principal era sobre el MT. Pero lo que se puede guardar o mencionar de esta Conferencia, es el rechazo de la existencia de una regla internacional para la delimitación de la anchura del MT[263]. En 1958 se celebró otra conferencia para codificar las normas consuetudinarias sin elaborar ninguna nueva. Pero esta vez, bajo los auspicios de las Naciones Unidas en Ginebra. Se trata de la primera Conferencia de las Naciones Unidas durante la cual cuatro convenciones fueron elaboradas y adoptadas. Se trata del convenio sobre el mar territorial, ZC, alta mar, plataforma continental y sobre la pesca y conservación de los recursos vivos del mar. Los dos últimos convenios, son considerados en aquellos tiempos, una novedad para el Derecho internacional. En cuanto a la anchura del MT, no se consiguió su fijación. El mismo tema fue el interés de la II Conferencia de las Naciones Unidas en Ginebra 1960, pero sin llegar a algún acuerdo sobre la proposición de la formula 6 + 6, que representa la anchura en millas del MT y de la zona de pesca.

Pero la revolución del Derecho del Mar llega con la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se trata de un solo convenio que abarca todos los temas del Convenio de Ginebra más otros relevantes como la instauración de un nuevo paso de transito por los estrechos de navegación internacional. Es lo que vamos a tratar en este subcapítulo, en primer lugar presentamos la historia, la evolución del CNUDM, así como las convergencias y divergencias de los intereses de algunos Estados. En segundo lugar serán los Estrechos sometidos a los artículos 37 y 38 y, por último, tratamos el caso de DOVER, ORMUZ, MALACCA y BAB-el-MANDEB como ejemplos de los artículos mencionados.

[263] MESEGUER SÁNCHEZ, J ,L., *Los espacios marítimos en el nuevo derecho del mar*, Madrid, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y sociales, S. A, 1999,p. 25.

1.3.1. CNUDM: su historia y sus largas conferencias.

Conviene mencionar el incidente del Estrecho de Vilkitski[264] como origen del nacimiento de la idea de una III conferencia. Efectivamente, en 1967 la Unión Soviética solicitó la opinión de los EEUU sobre la organización de una tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar con el objetivo de fijar la anchura del MT a las 12 m.m. y reconocer algunos derechos preferenciales de los Estados costeros sobre las aguas adyacentes. La respuesta de las autoridades americanas fue la de ponerse lado de los Estados que apoyarían la instauración de un nuevo régimen de paso y de sobrevuelo sobre los estrechos de navegación internacional. La razón es sencilla, los EEUU se veían desventajosos ante el bloque soviético con la extensión de la anchura del mar territorial a las 12 m.m., ya que en el gobierno americano tal extensión era el equivalente de la restricción de la libertad de navegación, exactamente, en los estrechos donde se podía ver el paso inocente impedido, cosa que se oponía a sus objetivos estratégicos. Resumiendo la posición de los EEUU, la aceptación de la ampliación de las aguas territoriales sería contraria a la instauración del libre derecho de paso y sobrevuelo por los estrechos de navegación internacional sustituyendo el paso inocente, como consecuencia de la transformación de las aguas de más de 100 estrechos de navegación internacional en aguas territoriales. Tal es el caso de los siguientes Estrechos de gran importancia mundial, se trata del Estrecho de Gibraltar, de Malaca y Singapur, de Ormuz, de Bab-El-Mandeb. En definitiva, a raíz de este cambio existía el riesgo de impedir u obstaculizar el paso. Esto, podría afectar la flexibilidad de las flotas submarinas de misiles balísticos que depende de la movilidad por los océanos y estrechos internacionales[265].

No es tan difícil de deducir que la posición de los EEUU, está en primer lugar alimentada por sus intereses militares, como potencia mundial cuya navegación por los

---

[264] En agosto de 1967, los Estados Unidos notificó el ministerio de los asuntos exteriores soviético que, que sería necesario para sus buques de navegar por el estrecho de Vilkistki. La respuesta era como el estrecho en cuestión forma parte de las aguas territoriales del URSS y se exige a los buques extranjeros la solicitud de autorización prevea de paso por vía diplomática un mes antes del previo paso. Lo que ha llevado a los Estados Unidos cancelar la expedición y protestando porque existía el derecho de paso inocente para todos los buques por los Estrechos de navegación internacional entre alto mares que solapan o no las aguas territoriales.

[265] La declaración del embajador americano Elliot Richardson tal como recogida en el libro de DE YTURRIAGA, J. A., *Strait used for international navigation*, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

océanos, tanto por la superficie, como sumergidos en sobrevuelo, era vital para el mantenimiento a su alcance varios sitios estratégicos. Se debe tomar en consideración también que coincidía con la época de la Guerra Fría, y ninguna potencia de ningún bloque estaba dispuesta a verse relegada a la escala mundial por cambios en el Derecho internacional del Mar. Junto a este componente militar, está el lado económico que depende del comercio internacional[266].

En el mismo contexto, la Unión Soviética tenía su posición que debía defender como una potencia mundial, guardando y ampliando sus intereses relacionados con la navegación por los océanos. Era consciente del impacto de los eventuales cambios de los regímenes jurídicos de las zonas marítimas sobre su marina militar. En su caso, la URSS había extendido su mar territorial a los 12 m.m. desde 1909 aunque hasta 1968, los EE UU ni compartían esta norma, ni estaban a favor, alegando su repercusión sobre la libre navegación en varios estrechos. Sin embargo, estas dos potencias concluyeron un acuerdo compuesto por tres proyectos de artículos que fijaba la anchura del mar territorial en 12 m.m. y preveía la libre navegación y sobrevuelo de los Estrechos de navegación internacional. Durante 1968, las delegaciones de las dos potencias hicieron contactos con los Estados aliados y amigos, convenciéndolos de la base legal y política de los proyectos de artículos con el objetivo de conseguir el apoyo internacional para la celebración de una tercera conferencia sobre el Derecho del mar. Las dos potencias navales intentaban poner en hincapié la unanimidad de las partes consultadas sobre el tema de la extensión del mar territorial junto a la instauración de un nuevo régimen jurídico, para aquellos estrechos cuyas aguas formaran parte de las aguas territoriales de los Estados rivereños, basado sobre la libre navegación y sobrevuelo. Este proyecto se hizo público el 23 de mayo de 1970 por el presidente Richard Nixon y en paralelo, la Unión Soviética junto a otros Estados del mismo bloque dirigieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas un proyecto de resolución convocando a un conferencia para tratar los tres temas que eran: la extensión de las aguas territoriales, el establecimiento de un nuevo régimen de paso por los Estrechos de navegación Internacional y la preservación y la explotación de los recursos en alta mar. En

[266]Tal como se dice en el derecho internacional, él que domine el océano, domina el comercio mundial, y él que domine el comercio mundial, domina la riqueza del mundo y él que domine la riqueza del mundo es el dueño del mundo que domine el mundo entero.

respuesta a ello, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó el 16 de diciembre 1970 la Resolución 2750 C (XXV) convocando a la conferencia sobre el Derecho del Mar para 1973[267].

La tercera conferencia duró nueve años (3 diciembre de 1973 al 10 de diciembre de 1982) durante las cuales once sesiones plenarias de negociación tuvieron lugar entre Nueva York, Caracas y Ginebra[268], además de múltiples reuniones oficiosas o informales. Finalmente se firmó el 10 de diciembre de 1982 el Convenio de Montego Bay[269] en un tratado único. Los años de las negociaciones fueron el escenario de enfrentamiento de intereses entre los países de tercer mundo y países industrializados que a pesar de la ausencia de un lenguaje común, compartían una comunidad de intereses que tenían que defender, basada en la libre comunicación marítima. Ésta idea representó la piedra angular del intercambio comercial entre los países de la comunidad internacional y desde luego un punto vital tanto militar como estratégico para las potencias marinas.

La tercera conferencia fue gigantesca, en ella participaron 165 Estados a los que se unieron Namibia y como observadores: 3 territorios, 8 movimientos de liberación nacional, 26 organizaciones internacionales, 57 ONGs.

Para la adopción de las disposiciones, la mayoría de los Estados de los que forman parte los países en vía de desarrollo, estaban a favor de voto por mayoría mientras las potencias marítimas encabezadas por los EEUU y la Unión Soviética preferían el consenso que le permitía controlar las negociaciones que conciernen los temas cruciales vinculados directa o indirectamente a sus intereses y en estas circunstancias dispondrían de un cierto veto. Para salir de este callejón sin salida, se adoptó las dos soluciones. Se trata del acuerdo GENTLEMEN aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 27 de junio 1974. Era un voto[270] condicionado por un previo consenso[271], método que garantizaba la soberanía y al mismo tiempo evitaba que un grupo mayoritario adoptara un convenio según sus

[267] DE YTURRIAGA, J,A , *Straits used for international navigation* , op. cit., nota265.

[268] PANCARIO, J.P., *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, 2010. p.35.

[269] Es el nombre de la estación balnearia jamaicana donde se ha firmado la convención. Jamaica es también el Estado depositario de los instrumentos de ratificación depositados por los Estados partes.

[270] Se exigía la mayoría cualificada, que exige la mayoría de los dos tercios requeridos en el Plenario corresponda al menos la mayoría de los Estados participantes en la sesión correspondiente de la Conferencia.

[271] Se trata de alcanzar el consenso sobre una cuestión antes de pasar al voto final.

propios intereses a cuenta de otros grupos de Estados[272]. La adopción del Convenio seguía la técnica del compromiso global o *package deal*[273] que permitía a las delegaciones hacer concesiones sobre algunos puntos particulares para conseguir compensaciones sobre otros.

Al final se aprobó la Convención y las cuatro resoluciones[274] anejas por 130 votos a favor, 4 en contra[275] y 17 abstenciones[276]. Aunque desde el principio de las sesiones maratonianas del convenio, el texto final llevaba como nombre la Convención de Caracas (puesto que era previsto que la ciudad iba a albergar la firma del Acta final), sin embargo, finalmente, se aceptó la proposición de Jamaica de organizar en Montego Bay la ceremonia de la firma del Acta Final entre el 6 y 10 de diciembre.

Por lo que respecta los grupos que trabajaban sobre el tema de los estrechos, es conveniente resaltar aquellos formados por distintos Estados según la convergencia o la divergencia de sus intereses y la concepción que compartían sobre el futuro régimen que se debía aplicar a los Estrechos de navegación internacional. Inmediatamente, podemos deducir que los intereses de los Estados ribereños de los estrechos no podían coincidir con los de las potencias marítimas. En estas condiciones y en la Comisión de los Fondos Marinos encabezada por los EEUU y la URSS, la única diferencia entre las dos potencias residía en la categoría de los Estrechos de navegación a los que hacía referencia en su proposición. En el caso de los EEUU, la proposición de la libre navegación y sobrevuelo de los estrechos de navegación internacional de todos los buques y aeronaves, correspondía a aquéllos que unían una parte de alta mar y otra parte de alta mar o el mar territorial de un Estado, como si se tratara de alta mar. Mientras la proposición de la URSS correspondía a los estrechos que unían dos partes de alta mar. Durante los debates del subcomité de la que formaba parte, la delegación

---

[272] PANCARIO,J. P., *Droit de la mer*, op. cit., nota 268.

[273] La negociación por « package » de disposiciones, permitía a los Estados de presentar concesiones sobre una parte del texto y en contra parte tienen la garantía de conseguir concesiones en su favor en otros componentes del convenio en cuestión.

[274] Se trata de la Resolución I sobre el establecimiento de la Comisión Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, Resolución II sobre las inversiones preparatorias en primeras actividades relacionadas con los nódulos polimetálicos; Resolución III sobre Territorios no autónomos y la Resolución sobre Movimientos de liberación nacional.

[275] Se trata de los Estados Unidos por los fondos marinos, Israel por la resolución IV, Turquía y Venezuela por los artículos relativos a delimitación de la zona económica exclusiva y de la plataforma continental.

[276] España se abstuvo por la cuestión del régimen del sobrevuelo de los estrechos de navegación internacional.

de los EEUU, no tenían el menor impedimento de confirmar que el derecho de un paso sin obstáculos era un elemento básico de la política nacional que no podían sacrificar, se añadió, en el congreso durante la sesión de abril 1973, que la proposición era una cuestión absolutamente vital y no apta para una negociación. Para las ambas potencias, en aquella época, el tránsito sumergido vía los estrechos internacionales de los submarinos nucleares era básico para su seguridad nacional y, por lo tanto, no podía ser objeto de negociación.

Para el grupo de Estados ribereños de estrechos de navegación internacional, que substancialmente acaparaban el interés y la preocupación del grupo de las potencias marítimas y que alimentaban vehementemente el motivo de la proposición de un nuevo régimen jurídico de paso, evidentemente pretendían defender su posición como Estados con soberanía sobre sus aguas territoriales. Se trata del grupo compuesto por la delegación de Malasia, Marruecos, Omán y Yemen, cuya proposición era aplicar el régimen jurídico del paso inocente a los Estrechos, que se encontrarían ubicados en las aguas territoriales con la extensión de la anchura del mar territorial de los 3 a los 12 m.m. pero efectuando modificaciones tolerables. La delegación de Malasia comentaba que sería poco común invitar una potencial calamidad hasta sí mismo, apoyando la guerra de nervios en las aguas tan cerca de sí. Todos sabían, desde el Convenio de Ginebra 1958, que el avance dramático en la ciencia y la tecnología, había producido buques de guerra más letales y había aumentado profundamente la capacidad de los petroleros, por lo que teniendo estas características no se podía considerar que su paso fuera inocente debido al peligro vinculado a su paso.

La delegación de Marruecos había declarado que estaban apoyando la aplicación del paso inocente, ya que ésta era la base del tradicional paso por las aguas territoriales y que había permitido el desarrollo comercial y la cooperación entre los países sin representar ningún peligro para la navegación internacional. Y siempre según la declaración de la representación de Marruecos, el paso inocente se ha convertido en una práctica de la sociedad internacional que había manifestado su plena satisfacción. Por lo tanto, no veía ninguna necesidad del cambio de aquel régimen de paso por los estrechos ubicados en aguas territoriales y al contrario, el régimen propuesto sería

perjudicial y menos seguro debido al crecimiento del tráfico y con ello el aumento de todo tipo de accidentes[277].

La posición de España concordaba con la de este grupo, y siendo el primer Estado en manifestar el rechazo del futuro régimen propuesto y afirmaba que cualquier cambio del tradicional régimen sería perjudicial para la paz, el buen orden y la seguridad de los países costeros[278]. Se subrayó en la misma ocasión que el paso inocente tal como fue instaurado por el Convenio de Ginebra de 1958 sobre el MT, era la mínima salvaguardia e irrenunciable ante los buques de guerra, los buques a propulsión nuclear, superpetroleros y buques que transportan sustancias peligrosas. En su Memorándum presentado en mazo de 1972, España ha reiterado que el principio de la libertad internacional de comunicación que proclamaba las superpotencias, beneficiaba únicamente y estrictamente su propia y única política y estrategia militar sin tener en cuenta en absoluto los intereses de otros Estados tal como procuran convencer, y que intentaban imponer un modelo de paso por los estrechos que les permitiera mover sus submarinos, especialmente aquellos cargados de armas nucleares, sumergidos sin ningún control. En el mismo Memorándum, subrayaba que los primeros Estados que serían perjudicados por tal cambio serían aquellos ribereños de los estrechos de navegación internacional. España veía que se debía mantener el régimen de paso inocente, pero debería ser un paso sin obstáculos para los buques de todos los Estados[279]. La delegación española intentó formar un grupo de interés compuesto por los representantes de Egipto, Chipre, Grecia, Indonesia, Malasia, Marruecos, Filipinas, e Yemen del sur[280]. A raíz de ello, se presentó un proyecto de artículos basado en las normas y principios de Derecho internacional en vigor, pero tomando en consideración la realidad científica y tecnológica y también los intereses de todos los Estados.

Junto a las dos anteriores proposiciones de grupos antagónicos, conviene mencionar la proposición de Fiyi, que proponía la navegación de los submarinos

---

[277] La ley nacional marroquí del 2 de marzo 1973 sujetó la navegación por el Estrecho de Gibraltar y el sobrevuelo a las condiciones establecidas por los convenios internacionales de los que Marruecos formaba parte y de acuerdo con el paso inocente tal está definido en el derecho internacional.

[278] La intervención del representante de España durante el debate general en marzo 1971 el embajador Ruiz Morales.

[279] MESEGUER SÁNCHEZ, J ,L., op. cit., nota 263.

[280] DE YTURRIAGA, J,A , *Straits used for international navigation* , op. cit., nota 265.

sumergidos por los estrechos en cuestión, y de tal forma se podía distinguir entre las aguas territoriales en general y las de un estrecho de navegación internacional. Su proposición se basaba en el reconocimiento de un solo régimen de paso por el mar territorial y consideraba, siempre según la delegación de Fiyi, que la parte que proclamaba el libre tránsito por los estrechos de navegación internacional debería hacer concesiones como notificar con antelación a los Estados ribereños el paso de los submarinos sumergidos, limitando su paso por las vías indicadas por los Estados en cuestión[281]. Esta proposición coincidía con la concepción del Reino Unido cuya proposición era un paso en tránsito, pero que no abarcaba la libre navegación y sobrevuelo tal como proponían por los EEUU y los URSS, que reclamaban exactamente el derecho de libre tránsito. Esta convergencia de proposiciones entre el Reino Unido y Fiyi culminó por la formación de un grupo de trabajo RU/Fiyi. Hay que tener en cuenta que el Reino Unido representaba a la vez una potencia marítima y un Estado ribereños de estrechos de navegación internacional[282] sujeto a un posible cambio jurídico. Así que tenía que pensar cómo beneficiarse del futuro régimen en los estrechos de navegación internacional ajenos sin verse perjudicado en su propio estrecho. En esta óptica la delegación del Reino Unido había manifestado su apoyo para la extensión máxima de 12 m.m. de las aguas territoriales, sujeto al acuerdo sobre un régimen satisfactorio para el tránsito a través de estrechos utilizados para la navegación internacional. Porque la mencionada extensión, transformaría las aguas de alta mar de más de 100 estrechos de navegación internacional en aguas territoriales de los Estados ribereños, lo que perjudicaría el movimiento de los aeronaves y buques de varios Estados. Asimismo RU se había dejado muy claro que tenía intereses por defender y compromisos de defensa concluidos con varios Estados, reafirmando su obligación de llevarlos a cabo. Se trataba de las zonas del mediterráneo, Atlántico norte, Golfo pérsico, Océano Índico y el

[281] Ibid.

[282] Conviene subrayar el Estrecho de Dover o "le Pas-de-calas", para los francés, este estrecho está ubicado en el mar norte entre Francia y el Reino Unido que está presente al mismo tiempo en el Estrecho de Gibraltar mediante su presencia en la roca de Gibraltar como su colonia de ultra mar. En mi humilde opinión, el Reino Unido tomaba en consideración que una colonia queda una colonia y no se puede estar seguro a ciencia cierta que quedaría bajo su control eternamente y que debía defender un régimen de paso del que podría beneficiar sea como Estado usuario o rivereño del estrecho de Gibraltar que era un punto esencial que originó la proposición del futuro régimen de los Estrechos de navegación internacional que pasarían a las aguas territoriales de los Estados rivereños con la aplicación de la nueva anchura de las aguas territoriales.

Pacifico[283]. Así que reclamaban que los buques y las aeronaves debían mover de forma libre, segura y rápida por y vía los Estrecho y los archipiélagos. Para la delegación del Reino Unido, la presentación de su versión del nuevo régimen jurídico de los Estrechos de Navegación Internacional era el medio de proteger, a la vez los usuarios de las interferencias arbitrales de los Estados costeros y proteger los intereses de estos mismos. Pero queda claro que los Estados ribereños eran conscientes que una parte de sus aguas territoriales no tendría el mismo régimen jurídico o más bien el control soberano como debe ser en el caso de las aguas territoriales. Pero por mucho que intentasen defender su posición ante el nuevo régimen de paso, fueron las súper potencias representadas por los EEUU, la URSS y el R. Unido las que consiguieron imponerse.

1.3.2. Los estrechos de navegación internacional regidos por los artículos 37 y 38 del CNUDM.

Llegando a este párrafo, nos lleva a tratar la tercera parte del CNUDM, que establece el régimen jurídico de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Mediante sus tres secciones, presenta las disposiciones generales en tres artículos del 34 al 36; luego una gran parte, del artículo 37 al 44, está dedicada al paso en tránsito y por último, una tercera sección de un solo artículo sobre el paso inocente. Aunque este convenio no ha presentado una definición de un estrecho, conviene dar una definición y subrayar que es el Instituto de Derecho Internacional que había presentado en 1894 una enunciación del estrecho de navegación internacional, lo define como un brazo de mar entre dos tierras cuya anchura no supera el doble de la anchura del mar territorial y constituye un paso habitual de un mar libre a otro y que tal estrecho no puede estar cerrado[284]. Un año después, la Asociación Internacional de Derecho dio una definición equivalente. La definición de un estrecho internacional quedó presentada en el ámbito académico con ocasión del caso del Derecho de Corfú, cuando una definición

[283] Las zonas subrayadas corresponden a zonas donde se encuentran Estrechos de navegación internacional de lo más importantes al nivel global. Se trata del Estrecho de: Gibraltar; Ormuz, Bab-el-Mandeb, Malaca.

[284] Véase,Annuaire I.D.I. 1894, Abridgement, vol. III, p.393, art. 10 (2).

fue formulada por Corte Internacional de Justicia. La misma definición fue recogida en el artículo 16 alinea 4[285].

Para tener una idea bastante clara, repasamos de forma sucinta el concepto presentado por la doctrina en la mayoría de las obras que tratan el Derecho del mar o bien los estrechos de navegación internacional. Este concepto abarca tres elementos que debe incluir un Estrecho para que sea de navegación internacional: un elemento geográfico: se trata de una contracción natural del mar entre dos territorios, que tiene una anchura limitada y conecta dos partes del mar. Por lo tanto, los canales que son aquellos pasos artificiales de obra humana están excluidos. Un elemento funcional, se trata de la utilidad del estrecho en cuestión: es obligatorio que conteste afirmativamente a la pregunta de si sirve a los fines de la navegación internacional facilitando el comercio marítimo entre los Estados. Por último elemento jurídico, relativo a las aguas del estrecho. Para ese último, estas aguas deben formar parte de las aguas territoriales de los Estados ribereños del estrecho de forma parcial o íntegramente. Porque esto, no influye en absoluto sobre su calificación de estrecho de navegación internacional.

Con esto nuevo régimen, 116[286] estrechos se convirtieron en estrechos de navegación internacional regidos por los artículos mencionados. Pero desde luego no tienen todos, la misma importancia para la navegación internacional que llevó a las superpotencias a utilizar toda su influencia para imponer un nuevo de régimen de paso. Los que fueron mencionados por su interés económico, estratégico y militar tal como reconoció el Embajador de los EEUU Richardson en su declaración son el estrecho de: Gibraltar, Ormuz, Malacca y Baba-el-Mandeb.

---

[285] (…4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar, o en el mar territorial de un Estado extranjero.

[286] Para la cifra los estrechos que se han visto territorializados, y por lo tanto pasarían a ser estrechos internacionales, de un trabajo a otro. Por ejemplo en " les détroits territorialisé: Michel Cosnard, edition Centre de Droit International de Nanterre 1987 », al nivel de la introducción subraya que se trata de 116 Estrechos y señala que para otro autor presenta la cifra de 220, pero incluye incluso los estrechos que no servían para la navegación internacional. También podemos leer en la obra de Ana Gemma López Martín : la navegación por los estrechos geostratégia y derecho" pp. 126-127, que la Oficina del Geógrafo del Departamento de EEUU los delimita a 116. Entonces esta cifra debe ser fiable y también coincide con la posición presentada en 1967 antes del lanzamiento de la tercera conferencia de naciones unidas, por los EEUU mediante su embajador Richardson que habló de más de 100 estrechos. También en el mismo libro, la autora menciona la cifra de 265 presentada por L.M Alexander, 220 presentada por Smith, 134 para Lay, S.H, Churchill, R y Nordiquist.M y 134 según la lista de Larson, D,L.

El artículo 37 de la CNUDM determina cuales los estrechos que están sometidos al paso en tránsito[287] : "*Esta sección se aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva*." Pero conviene subrayar que hay estrechos que entran en esta categoría pero no están regidos por este artículo. Nos referimos a aquellos estrechos que están regidos por convenios internacionales anteriores a la CNUDM y que aún están vigentes[288]. Por ejemplo el caso de los estrechos turcos del Bósforo y de Dardanelos que se rigen según el convenio de Montreux 1936 sobre el paso por los estrechos de los buques y las aeronaves[289]. El artículo representa una introducción al régimen del paso en tránsito, pero su comprensión se completa leyendo el artículo 36 (que especifica que no se aplica este régimen a los estrechos de navegación internacional por los que pasa una ruta de alta mar o que cruza una ZEE) y el párrafo 1 del artículo 38.

En cuanto al artículo 38 que abarca el derecho de paso en tránsito tal como viene en el CNUDM, se compone de tres párrafos, en el primero se estipula que todos los buques y aeronaves tienen el derecho de paso en tránsito que no puede ser obstaculizado, pero no se aplica este régimen cuando se trata de un estrecho entre un Estado y su isla detrás de la cual pasa una ruta de alta mar o una ZEE. Se debe fijar en el término "todo" que quiere transmitir que no hay ninguna diferencia entre buques o aeronaves civiles o militares, también debemos entender que no existe diferencia entre tiempos de paz y de guerra[290]. Igualmente, se puede constatar que con el término

---

[287] Tal como viene en el libro de DE YTURRIAGA, J.A., *Straits used for international navigation*, op. cit., nota 265, el termino paso en tránsito es un neologismo que combina a la vez la libertad de navegación y el paso inocente que fue presentado por el Reino Unido en 1974 , como medio camino entre las dos regímenes.

[288] Tal como viene en el párrafo (c) del artículo 35 de la tercera parte del CNUDM. "El régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos".

[289] Se trata de un convenio firmado por el reino de Yugoslavia, URSS, Turquía, Reino de Rumania, Japón, Reino de Grecia, Australia, Reino Unido, India y la Republica de Francia. El objetivo era regularizar la libre navegación vía los estrechos turcos, durante tiempo de paz, de guerra según si Turquía es beligerante o no lo es y también establece las medidas que puedo tomar Turquía en caso de encontrarse amenazada. Este tratado fue firmado el 20 de julio de 1936 en Montreux, Suiza y entró en vigor con la disposición del sexto ratificación el 9 de noviembre de 1936.

[290] (…1. En los estrechos a que se refiere el artículo 37, todos los buques y aeronaves gozarán del derecho de paso en tránsito, que no será obstaculizado; no obstante, no regirá ese derecho cuando el estrecho esté formado por una isla de un Estado ribereño de ese estrecho y su territorio continental, y del otro lado de la isla exista una ruta de alta mar o que atraviese una zona económica exclusiva, igualmente conveniente en lo que respecta a sus características hidrográficas y de navegación.).

"todo" están incluidos los submarinos y por lo tanto no existe referencia ninguna sobre el modo de su navegación. Sin embargo, si lo comparamos con el paso inocente aplicado a los estrechos de navegación, tal como está determinado en la sección 3 de la parte III articulo 45[291], al que se los aplica el mismo régimen que el mar territorial en la pate II dónde se subraya en el artículo 20, que en el caso de los submarinos y todo vehículos sumergibles deben navegar en la superficie y enarbolar su pabellón. De este modo, todo lo que no está prohibido explícitamente, está implícitamente autorizado, lo que da a los submarinos toda libertad de navegar sumergidos durante el paso en tránsito por los estrechos de navegación internacional objeto de la parte III del CNUDM. El segundo párrafo del artículo, determina cómo debe ser el paso en tránsito que lo vincula a la libertad de navegación marítima y aérea de forma rápida e ininterrumpida por el estrecho en cuestión. Junto a esta navegación horizontal, el párrafo subraya la existencia también de la navegación vertical cuando es navas se dirigen hacia los puertos de los Estados ribereños, o bien salen de ellos. Pero esta navegación está regida por las leyes nacionales de las aguas territoriales vigentes en los Estados ribereños del estrecho de navegación internacional[292]. Por último, en el tercer párrafo, se estipula que cualquier actividad que no sea ejercer el derecho de paso en tránsito está regida por otras disposiciones incluidas en el CNUDM[293].

En relación con esta sección, el CNUDM ha repartido los deberes entre los Estados ribereños y los Usuarios del estrecho de navegación internacional. En el marco de los deberes de los Estados ribereños (aunque viene en un estilo pasivo "no se obstaculizará" en el párrafo 1 del artículo 38) en el artículo 44[294] se especifica que los

---

[291] El articulo 45 sobre el paso inocente estipula lo siguiente: "1. El régimen de paso inocente, de conformidad con la sección 3de la Parte II, se aplicará en los estrechos utilizados para la navegación internacional: a) Excluidos de la aplicación del régimen de paso en tránsito en virtud del párrafo 1 del artículo 38; o b) Situados entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y el mar territorial de otro Estado. 2. No habrá suspensión alguna del paso inocente a través de tales estrechos."

[292] (…2. Se entenderá por paso en tránsito el ejercicio, de conformidad con esta Parte, de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva. Sin embargo, el requisito de tránsito rápido e ininterrumpido no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar de él, con sujeción a las condiciones que regulen la entrada a ese Estado).

[293] (…3. Toda actividad que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por un estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables de esta Convención.

[294] Los Estados ribereños de un estrecho no obstaculizarán el paso en tránsito y darán a conocer de manera apropiada cualquier peligro que, según su conocimiento, amenace a la navegación en el estrecho o al sobrevuelo del estrecho. No habrá suspensión alguna del paso en tránsito.

Estados ribereños no deben obstaculizar el paso en tránsito ni suspenderlo y en caso de un eventual peligro que amenace la navegación marítima o aérea se debe notificar. En el caso de los Estados usuarios del Estrecho de navegación internacional, el artículo 39, reseña los deberes de los buques que en realidad están sujetos a los Estados del pabellón que enarbolan durante su tránsito. En este artículo, su primer párrafo[295] apunta tanto a los buques como a las aeronaves, el segundo[296], concierne únicamente a los buques y el tercero[297] trata el caso de las aeronaves. Constatamos la insistencia sobre cómo debe ser el paso en tránsito: avanzar de forma rápida e ininterrumpida, abstenerse de toda amenaza o uso de la fuerza cuyo respeto debe estar asegurado por los Estados del pabellón enarbolado por lo buques o por los Estados dónde están registrados las aeronaves. Se debe abstener de cualquier actividad que no sea conforme con el paso en tránsito tal como está definido, excepto en caso de fuerza mayor o dificultad grave. En el caso de los buques y siempre mediante los Estados del pabellón, se vela por el: cumplimiento de los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados para prevenir los abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación producida por los buques. En cuanto a las aeronaves, se debe respetar el reglamento del aire establecido por la Organización de Aviación Civil aplicable. Hay que subrayar que en el caso de las aeronaves de Estado, se ha utilizado el adverbio "normalmente" para formular que son también concernientes por el respeto de las normas de seguridad. Pero queda ambiguo como se puede actuar en casos de guerra por ejemplo, o casos de misión especial de estas aeronaves de Estado. Por lo tanto, es un adverbio que no inspira confianza y seguridad para los Estados

[295] Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques y aeronaves: a) Avanzarán sin demora por o sobre el estrecho; b) Se abstendrán de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho o que en cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; c) Se abstendrán de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave; d) Cumplirán las demás disposiciones pertinentes de esta Parte.

[296] Durante su paso en tránsito, los buques cumplirán: a) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento internacional para prevenir los abordajes; b) Los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques.

[297] Durante su paso en tránsito, las aeronaves: a) Observarán el Reglamento del Aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional aplicable a las aeronaves civiles; las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación; b) Mantendrán sintonizada en todo momento la radiofrecuencia asignada por la autoridad competente de control del tráfico aéreo designada internacionalmente, o la correspondiente radiofrecuencia de socorro internacional.

ribereños y España había puesto una enmienda, que fue rechazada, para que sea suprimido. Los Estados cuyo pabellón está enarbolado por los buques, deben velar por que ninguna actividad de investigación o levantamiento hidrográfico tenga lugar durante el paso en tránsito de los buques, incluso aquellos destinados a la investigación científica marina, los que deberán conseguir una previa autorización si lo desean realizar en el marco de sus actividades científicas[298].

En el marco de la seguridad marítima ejerciendo el paso en tránsito, en el área del estrecho de navegación internacional, existen vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico que los Estados ribereños pueden designar cuando sea necesario para una navegación segura, después de someter la proposición a la OMI. Así mismo, les Estados cuyos pabellón enarbolan los buques deben velar por su respeto durante el paso en tránsito[299]. En cuanto a las leyes y reglamentos que se otorgan a los Estados ribereños (el artículo 42) los Estados cuyo pabellón son enarbolado por los buques, deben velar por que los buques respeten y cumplan con las leyes y reglamentos establecidos por les Estados ribereños del estrecho de navegación internacional durante el paso en tránsito[300]. El artículo 43 de esta sección, sujeta a los Estados tanto usuarios

---

[298] Así lo estipula el articulo 40 «Durante el paso en tránsito, los buques extranjeros, incluso los destinados a la investigación científica marina y a levantamientos hidrográficos, no podrán realizar ninguna actividad de investigación o levantamiento sin la autorización previa de los Estados ribereños de esos estrechos".

[299]Según viene en el articulo 41 sobre las vías marítimas y dispositivos de separación del trafico "1. De conformidad con esta Parte, los Estados ribereños de estrechos podrán designar vías marítimas y establecer dispositivos de separación del tráfico para la navegación por los estrechos, cuando sea necesario para el paso seguro de los buques. 2. Dichos Estados podrán, cuando las circunstancias lo requieran y después de dar la publicidad debida a su decisión, sustituir por otras vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico cualquiera de los designados o establecidos anteriormente por ellos. 3. Tales vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico se ajustarán a las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas. 4. Antes de designar o sustituir vías marítimas o de establecer o sustituir dispositivos de separación del tráfico, los Estados ribereños de estrechos someterán propuestas a la organización internacional competente para su adopción. La organización sólo podrá adoptar las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico convenidos con los Estados ribereños de los estrechos, después de lo cual éstos podrán designarlos, establecerlos o sustituirlos. 5. En un estrecho respecto del cual se propongan vías marítimas o dispositivos de separación del tráfico que atraviesen las aguas de dos o más Estados ribereños del estrecho, los Estados interesados cooperarán para formular propuestas en consulta con la organización internacional competente. 6. Los Estados ribereños de estrechos indicarán claramente todas las vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico designados o establecidos por ellos en cartas a las que se dará la debida publicidad. 7. Durante su paso en tránsito, los buques respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico aplicables, establecidos de conformidad con este artículo."

[300] precisamente lo estipula el artículo 42 del CNUDM:"Con sujeción a las disposiciones de esta sección, los Estados ribereños de estrechos podrán dictar leyes y reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos, respecto de todos o algunos de los siguientes puntos: a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo de conformidad con el artículo 41; b) La prevención, reducción y

como ribereños al deber de cooperar para prestarse la ayuda necesaria con el fin de facilitar una navegación internacional segura, así como también cooperar en el marco de la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por los buques[301].

1.3.3. Los principales estrechos regidos por los artículos 37 y 38 de la CNUDM.

Con la extensión de la anchura del mar territorial a 12 m.m. en virtud del CNUDM, varios estrechos cuya anchura está entre 6 y 24 m.m. se han visto territorializados. Se trata de 116[302] estrechos de navegación internacional regidos por el paso en tránsito. Desde luego que no tienen todos, el mismo interés por la navegación internacional, ni para las potencias navales aunque geográfica y jurídicamente estén regidos por la parte III, articulo 37 y 38.

Al principio de las discusiones en 1967, entre la URSS y los EEUU sobre la extensión del mar territorial a cambio de la instauración de un nuevo régimen de paso por los estrechos basados en la libre navegación y sobrevuelo, el embajador norte americano Eliot Richardston reconoció claramente en su declaración[303], que los más importantes estrechos del mundo pasarían a ser estrecho situados en las aguas territoriales de los Estados ribereños, lo que llevaría su uso a restricciones y normas de

---

control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas; c) En el caso de los buques pesqueros, la prohibición de la pesca, incluida la reglamentación del arrumaje de los aparejos de pesca; d) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de los Estados ribereños de estrechos. 2. Tales leyes y reglamentos, no harán discriminaciones de hecho o de derecho entre los buques extranjeros, ni se aplicarán de manera que en la práctica surtan el efecto de negar, obstaculizar o menoscabar el derecho de paso en tránsito definido en esta sección. 3. Los Estados ribereños de estrechos darán la publicidad debida a todas esas leyes y reglamentos. 4. Los buques extranjeros que ejerzan el derecho de paso en tránsito cumplirán dichas leyes y reglamentos. 5. El Estado del pabellón de un buque o el Estado de registro de una aeronave que goce de inmunidad soberana y actúe en forma contraria a dichas leyes y reglamentos o a otras disposiciones de esta Parte incurrirá en responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los Estados ribereños de estrechos.

[301] El articulo 43 estipulo los siguiente: "Los Estados usuarios y los Estados ribereños de un estrecho deberían cooperar mediante acuerdo: a) Para el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional; y b) Para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques."

[302] DE YTURRIAGA, J.A. , *Straits used for international navigation* , op. cit., nota 265.

[303] Idem.

los Estados ribereños, cosa que las potencias navales no podían tolerar. Y de aquellos estrechos se nombró al estrecho de Gibraltar, Malacca, Dover, Ormuz y Bab-el-Mandeb. Los mismos estrechos fueron indicados en la proposición presentaba por Reino Unido durante la segunda sesión que tuvo lugar en Caracas entre junio y agosto de 1974, pero sin nombrarlos[304], sino aludiendo las zonas geográficas, mares y océanos, donde se sitúan los estrechos en cuestión y donde tienen sus intereses y compromisos. Estos mismos estrechos han sido enumerados por la doctrina, como por ejemplo por José Luis MESEGUER SÁNCHEZ[305].

Los estrechos serán presentados siguiendo el itinerario que empieza por el mar rojo hasta llegar al océano índigo pasando por el golfo pérsico, luego sería subir hasta el mar de la mancha para hacer un repaso sobre el estrecho de Dover. Sin embargo el estrecho de Gibraltar será tratado de forma detallada en el segundo capítulo ya que es el objeto de este proyecto de tesis.

1.3.3.1. El estrecho de Bab-El-Mandeb.

El estrecho de Bab-el-Mandeb cuyo nombre en árabe significa la puerta de las lágrimas o de los lamentos[306], fue bautizado por los geógrafos quienes lo utilizaban para designar la parte estrecha del estrecho entre Ras[307] Bab-el Mandeb por parte del continente de Asia y Ras Siyan[308] en el continente de África. Como se puede ver es un estrecho que separa los dos continentes. Su anchura general es de 19 millas náuticas y la

---

[304] Léase el articulo 4(1) del capítulo III de la proposición del Reino Unido. (… Extension of the territorial sea to 12 miles throughout the world mean that in over 100 straits a present high-seas route would cease to exist and that could create serious difficulties for the ships and aircraft of many states. Like many other nation, his country had defence commitments which could not be imperiled. Gran Britain was concerned not only with the defence of her interests, but with the fulfillment of her obligations to other nations in the areas of the Mediterranean and the North Atlantic, the Persian Gulf, the Indian Ocean and the Pacific. Those interests required the freedom of navigation and overflight…).

[305] MESEGUER SÁNCHEZ, J. L., *Los espacios marítimos en el nuevo derecho del mar*,.op. cit., nota 263.

[306] Según la leyenda árabe, su nombre refleja el gran numero de víctimas ahogadas a consecuencia del terremoto que separó los dos continentes. Hay otra leyenda que relaciona el nombre con el peligro que representa navegar por ello.

[307] Ras es una palabra árabe que significa cabeza y cuando se utiliza en la geografía se hace referencia a la Punta o el cabo

[308] Es el cabo o la puta en la ribera de Yibuti.

parte más estrecha es de 14,5 m.m., la longitud es de unas 100 m.m.[309]. La profundidad es de 100 brazas[310] como máximo y de 2 y 6 frente a los arrecifes costeros. A nivel de la costa oriental del estrecho, se encuentra la península de Ras El Menheli con una anchura de 4 a 6 millas, compuesta de llanuras rocosas y volcánicas con varias colinas de una altura de 200 a 300 metros. La costa está rodeada de arrecifes de coral cuya anchura llega hasta 1500 metros. Al otro lado, en la parte occidental, que corresponde a la costa africana del estrecho, se compone de llanuras secas y áridas con varias colinas que se levantan a unos cientos metros en el interior. Tal como es el caso de la ribera asiática, la costa africana está rodeada de arrecifes coralinos de unos cientos de metros de anchura[311].

La parte más estrecha del estrecho, está dividida por la isla Perim, isla rocosa y volcánica, con una superficie de 14 kilómetros cuadrados. El estrecho está divido en dos canales, uno llamado el Estrecho Grande y conocido por Dact-El-Mayun, entre la isla y la costa africana, de 10 m.m. de anchuras y otras tantas de longitud con una profundidad de unos 311 metros. La navegación por este lado no es peligrosa y existe una corriente superficial hacia el mar rojo. El Estrecho Pequeño, conocido por Bab Iskander, corresponde a la parte entre la isla y la costa asiática, es de 3 m.m. y media de anchura y 3 de longitud. Su profundidad varía entre 10 y 21 metros donde la navegación es peligrosa debido a la presencia de corrientes submarinas de mareas fuertes e irregulares hacia el océano.

El estrecho de Bab-El-Mandeb conecta el océano Índigo con el mar Rojo donde está ubicado. Su importancia para la navegación internacional surgió con la apertura del Canal de Suez en 1869. Desde 1930, con el descubrimiento de los primeros pozos petrolíferos en la península árabe, pasó a ser un enlace estratégico entre el Mediterráneo y el océano Índigo. Es la arteria principal de la ruta marítima de la energía fósil que viene del Golfo Pérsico y de Asia hacia Europa y el norte de América. Unos 3.8 millones de barriles de petróleo y de gas transitan por día.

---

[309] LÓPEZ MARTIN, A.G., *La navegación por los estrechos: geoestrategia y derechos*, Madrid, Dykinson, 2008, p.185.

[310] Es un unidad de la medida de longitud marina, una braza española es equivalente de 1.852 metros mientras una inglesa es 1.8288 metros.

[311] MANGONE,G.J., *The Red Sea and the Gulf of Aden*. Martinus Nijhoff 1980, p.130.

Este estrecho está flanqueado por 3 Estados: en la parte oriental o asiática está la República de Yemen, mientras que en la ribera africana u occidental, está Eritrea y la Republica de Yibuti. La particularidad de este estrecho es la casi ausencia de puertos, el puerto más cercano al norte es el del pueblo Assab en Eritrea y hacia el sur en Yibuti es el puerto de Yibuti capital que está situado en el Golfo de Tadjura; en cuanto al puerto más cerca en la ribera oriental es el de Adén en el Golfo de Adén. Únicamente Yibuti y Yemen son partes del CNUDM, el Yibuti lo ha firmado el 10 de diciembre 1982 y lo ha ratificado el 8 de octubre de 1991. En el caso del Yemen al mismo tiempo que Yibuti pero lo ha ratificado el 21 de julio de 1987, Eritrea era una provincia de Etiopia cuando ésta firmó el CNUDM en 1982. Desde que se ha independizado ni ha firmado ni ratificado la Convención. Desde luego el régimen jurídico del estrecho de Bab-el Mandeb es el paso en tránsito, sus aguas son aguas territoriales al tener una anchura de 19 m.m. y comunican dos partes de alta mar tal como viene en el artículo 37. Geopolíticamente hablando, el estrecho está en una de las zonas más conflictivas, su cercanía al Medio Oriente lo sitúa en el centro del conflicto arabo-israelí. Tampoco se puede omitir lo que está pasando ahora en Yemen. Este país se encuentra bajo los bombardeos de Arabia Saudita y sus coaliciones. Con la presencia de células terroristas de Alqaeda y de ISIS junto a la piratería activamente presente en el litoral de Somalia. En estas condiciones, se teme cualquier acto terrorista[312] contra este estrecho mientras los usuarios naveguen por él. Como medio preventivo ante esta situación de amenaza, la base militar Lemonnier en Yibuti, alberga una fuerza[313] militar americana, francesa, italiana, española y japonesa. Además de un acuerdo militar entre Pekín e Yibuti que permite a la marina de la primera utilizar el puerto de Yibuti. Ninguna potencia puede ser ajena al eventual peligro que enfrenta el estrecho Bab-el-Mandeb.

[312] Conviene recordar el acto terrorista d' al Aqaida contra un destructor de la Armada americana USS Cole que atracaba en el puerto de Adén dejando 17 víctimas, dos años después un petrolero francés Limburg.

[313] Los EEUU dispone de 4200 hombres, 1100 fuerzas especiales, 20 F15 y base de drones. Francia dispone de 1900 hombres, 7 mirages 2000, 1 C-160, 5 helicópteros Puma y 2 Gazelle. Italia 300 hombres, 1 base militar, 10 lanchas rápidas, 40 camiones AMC-80 y 4 vehículos VM90T. España tiene 20 hombres y un avión de vigilancia militar y Japón tiene una base militar de 600 soldados.

1.3.3.2. El estrecho de Ormuz.

El estrecho de Ormuz conecta el Golfo Pérsico que es un mar semicerrado con el Golfo de Omán que es un mar abierto. El estrecho está delimitado hacia el norte por la línea que une la isla Hengam en el Sur de Irán y Ras Sheikh Maseud en la parte occidental de la península de Musandam. Hacia la parte del Golfo de Omán por la línea que va de "Ras Dibba o Dabbah" del Emiratos árabes Unidos que es limítrofe de la parte oriental de la península de Musandam hasta Damagheh-ye Kuh en la costa iraní. Esta parte es la más ancha, mide aproximadamente 52 m.m. Mientras la parte estrecha está situada entre la isla de Larak en la ribera iraní y la Isla de Quoins en la ribera omaní y mide algo más de 20 m.m. Medido a lo largo de la línea media, el estrecho tiene alrededor de 104 m.m. de largo[314]. Aunque la profundidad es mayor de lado de la costa iraní, al nivel del estrecho de Ormuz la profundidad es más importante hacia la costa árabe. El estrecho está flanqueado a lo largo de su longitud por islas e islotes: del lado iraní encontramos la isla de Larak y Ormuz que están situadas por debajo del límite exterior del mar territorial de Irán de 12 m.m. y son tenidos en cuenta a la hora de trazar las líneas de base para medir su mar territorial. De lado de Omán y frente a la isla Larak, hay tres islas: As-Salamah o Quoin Grande, Didamar o Quoin Pequeño y Fanakou[315].

Las corrientes en el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán, afectan el estrecho de Ormuz. La entrada de agua se hace a lo largo de la ribera norte y la salida por el sur. Las corrientes del Golfo de Omán no siguen un estándar estacional. Aunque en verano el mar está menos ajetreado que en el invierno. En general la presencia de varias islas y los fuertes corrientes de las mareas dentro y a la entrada del Golfo Pérsico requiere precaución. La mala visibilidad agrava las dificultades de navegación provocada por las fuertes corrientes que pueden producir en ambos Golfos, así como por la niebla de madrugada, la neblina o el polvo. La temperatura y la salinidad de las aguas pueden facilitar la detección de submarinos que se acercan del Golfo Pérsico en sumersión. También las aguas, pocas profundas, no favorece la navegación en sumersión. La alta

[314] RAMAZANI, R.K., *The persian gulf and the strait of Hormuz*, Sijthoff & Noordhoff 1979.

[315]MOMTAZ, D., "régime de passage dans le Détroit de Hormuz" en : CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, Bruylant, 2005,pp.167-174.

salinidad afecta la emisión de las ondas sonoras: Un submarino a propulsión nuclear es fácilmente detectable en la cercanía del golfo pérsico. La estrechez de éste y también la del estrecho de Ormuz junto a las numerosas islas y tierras altas conduce a la congestión del tráfico de los petroleros que pueden estar al alcance de cualquier tiro.

Estas características físicas del Estrecho de Ormuz y del Golfo Pérsico, no solo son la base de la preocupación estratégica para la comunidad internacional, sino también crean problemas económicos, políticos, legales y medioambientales para los Estados ribereños del dicho estrecho y del Golfo Pérsico[316]. En esta zona del estrecho, está la concentración del oro negro y de gas natural[317] con la presencia de los grandes productores mundiales: Arabia Saudí, Irán, Iraq, EAU, Kuwait, Qatar, Bahréin y Península de Musandam de Omán. La casi totalidad de las aguas del estrecho forman parte de las aguas territoriales de Irán y la península omaní de Musandam que se extienden a 12 m.m. En cuanto a la CNUDM, no todos los Estados ribereños son partes del convenio. Irán no lo ha ratificado, aunque es de los países firmantes[318], mientras Omán lo ha firmado el 1 de julio de 1983, siendo su ratificación el 17 de agosto de 1987. En cuanto a los Emiratos Árabes Unidos, tampoco lo ha ratificado y ni lo ha firmado. Estamos ante un caso muy especial en el cual coexiste la aplicación de dos regímenes jurídicos de paso por el estrecho de Ormuz; en las aguas territoriales omaní, se aplica el paso en tránsito tal como viene en el artículo 38, mientras la república Islámica de Irán mantiene el paso inocente y por lo tanto se exige la navegación en superficie sin derecho de sobrevuelo. Mientras los buques de guerra y los buques a propulsión nuclear deben, según la legislación iraní[319], pedir un previo permiso para navegar por sus aguas territoriales, incluido el estrecho de Ormuz.

En lo que concierne los conflictos de delimitación marítima en esta zona, nos encontramos ante el conflicto de soberanía entre Irán y los Emiratos Árabes Unidos (EAU) sobre las islas de Tumb mayor y Tumb menor y la Isla de Abu Musa en el

---

[316] Ibidem.

[317] 28% de la producción mundial y unos 17. 8 millones de barriles pasan por el estrecho de Ormuz por día.

[318] Al firmar el convenio, la republica Islámica de Irán, realizó su declaración en el cual aludió el artículo 34 del convenio de Viena de los tratado , para afirmar que el CNUDM es vinculante solo a los Estados partes , afirmando el rechazo de la aplicación del artículo 38 en su caso.

[319] Véase el artículo 9 en " Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the OmanSea, 1993.: www.un.org/depts/los/.../IRN_1993_Act.pdf

Golfo Pérsico. Mientras se trata de recuperación en 1971 para Irán, el bloque árabe apoya la versión de EAU que acusa Irán de ocupación. En lo que concierne las actividades de los puertos que flanquean el estrecho y se resaltan por su importancia y su actividad comercial, cabe señalar la presencia únicamente de dos puertos, el de Bandar Abass y Shahid Rajaee en el norte situados en el sur de Irán en frente respectivamente de la isla de Ormuz y la isla de Qashem, exactamente al nivel del punto más angosto del estrecho.

Debido a su inmenso interés estratégico y económico, cualquier amenaza del gobierno iraní de su cierre ante el chantaje de reforzar las sanciones como restricción de su actividad nuclear[320] repercute inmediatamente sobre el precio del crudo. Su importancia estratégica y los hondos intereses de las grandes potencias hacen que los EEUU tengan una presencia militar destacable en la zona, mediante la presencia de su base o de sus bases en Qatar, Bahréin, Arabia Saudita y Kuwait.

1.3.3.3. El estrecho de Malacca.

El estrecho de Malacca está ubicado entre el este del litoral de la isla de Sumatra en Indonesia y el litoral occidental de la península de Malasia, y en su extremo sureste se conecta con el estrecho de Singapur[321]. Pero se consideran al estrecho de Malacca y de Singapur como una única vía marítima[322]. El estrecho conecta el océano Índigo mediante el mar de Andaman y el sur del mar de China y el océano Pacifico. Es el estrecho más largo en la navegación internacional, tiene una longitud de 600 m.m. La parte más ancha mide unos 220 m.m. en la entrada noroeste, la parte estrecha mide menos de 2 m.m. (1.8) en la entrada sureste entre Singapur y el archipiélago de Riau. En

[320] Con la conclusión del convenio de Viena entre los 5 + 1 (Gran Bretaña, Francia, EEUU, Rusia, UE y Irán) que Reconoce a Irán como potencia nuclear con el derecho de desarrollar su programa nuclear para uso civil, se espera un ámbito menos crispado y tenso en la zona y en el estrecho de Ormuz particularmente.

[321] A lo largo de este estrecho, hay tres pequeños estrechos: Estrecho de Bengkali que está entre la isla de Bengkali y la península de Sumatra, estrecho de Rupat, entre Rupat y Sumatra y el estrecho de Johore que está entre el sur de Malasia y Singapur.

[322] LÓPEZ MARTIN, A.G., *La navegación por los estrechos: geoestrategia y derechos*, op. cit., nota 309.

cuanto a su profundidad, es irregular y varía de 17 a 55 metros[323]. Varios ríos drenan en el estrecho de Malacca, unos 14 tienen su origen en Sumatra, 12 de Malasia y unos 40 de Singapur. Por estar ubicado en el sureste de Asia, hace que este estrecho sea en el centro de la biodiversidad marina de esta zona del planeta. Es uno de las grandes zonas de estuarios de la región que se caracteriza por los hábitats de fondos blandos, bordeando los arrecifes de coral, praderas de pastos marinos y manglares que bordean las costas. Varias especies protegidas de reptiles, pájaros marinos y mamíferos son listados en 17 zonas marinas protegidas a lo largo de la ribera occidental del estrecho. Sin embargo numerosas actividades en el estrecho exponen el litoral y los recursos marinos a riesgos medioambientales como la contaminación y la degradación de ecosistemas vulnerables. El estrecho recibe descargas de desechos tanto telúricos como marítimos. Varios desechos contienen sustancias peligrosas que perjudican la salud humana así como el ecosistema marino.

Obviamente su régimen jurídico del estrecho es el de un estrecho de navegación internacional de paso en tránsito y todas las aguas de este estrecho son aguas territoriales de los tres Estados ribereños del estrecho, que son Indonesia, Singapur y Malasia y siendo todos son partes del CNUDM: lo firmaron el 10 de diciembre de 1982 pero la ratificaron respectivamente, el 3 de febrero de 1986, el 17 de noviembre de 1994 y el 14 de octubre de 1996. Los Estados ribereños conocen una estabilidad política y una expansión económica con la ausencia de cualquier tipo de conflictos en la zona. Y debido a las características del estrecho, resulta imposible su gestión de forma individual por un sólo Estado litoral. Para hacer frente a esta cuestión, firmaron el 24 de febrero 1977 un acuerdo sobre la designación de vías y dispositivos de separación de tráfico y otras medidas de cooperación y de seguridad. También se respalda el pilotaje voluntario al nivel de algunos partes del estrecho. Igualmente, para hacer frente al peligro de piratería marítima que hace de este rincón sea una de las zonas más vulnerables, los 3 Estados ribereños pusieron en marcha en julio de 2004, las patrullas del estrecho de Malaca, con el objetivo de acabar con este problema, que dio su fruto marcando una disminución a partir del año 2006. Es un estrecho que también destaca

[323] CRAWFORD, .J; ROTHWELL, R.D., *The law of the sea in the Asian pacific region*, Matinus Nijhoff Publishers, 1995.

por los numerosos puertos de los Estados ribereños[324], como mínimo hay unos 39 puertos activos, además de los 100.000 buques que pasan por año vía el estrecho, con una media que supera los 500 movimientos de buques por día entre el tráfico local y los buques que cruzan el estrecho. Lo que representa un riesgo que aumenta con la concentración de los buques en el estrecho y cuyo impacto negativo sobre el medio ambiente marino no se puede evitar. Durante diez años, entre 2000 y 2010[325], ocurrieron cien incidentes en el estrecho de los que 59 son colisiones. Hay que añadir a estas cifras, uno que ocurrió en 2011 y otros tres en 2013[326]. Aunque hay una cooperación entre los Estados ribereños y los usuarios del estrecho mediante el establecimiento de un sistema de la gestión del tema de la seguridad y la prevención de los riesgos de la navegación y el control de la contaminación causada por los buques en el estrecho, creando un fondo de navegación "Navigation Fund". Éste, se desarrolla con un ritmo lento que no va al compás del crecimiento de los números de buques que transitan por el estrecho de Malacca, debido a las contribuciones que siguen debajo del objetivo previsto[327].

1.3.3.4. El estrecho de Dover.

El estrecho de Dover o de Pas-de-Calais, se sitúa en el canal de la mancha y comunica el océano Atlántico con el mar del Norte, separando el continente europeo y el Reino Unido y al mismo tiempo, unidos por el túnel bajo las aguas del Canal de la Mancha que va desde Folkestone/Kent en Inglaterra hasta Coquelles/ Calais en Francia. Se extiende entre la costa sureste de RU y la costa norte de Francia en el canal de la mancha. Se delimita desde Forland sur hasta el parque natural de Thurrock Thameside y desde Dunkerque hasta Dieppe en la ribera norte[328]. Su anchura oscila entre las 17 y

---

[324] Se puede consultar esta página web que presenta todos los puertos que ubicados en el estrecho de Malaca, www.ports.com/sea/strait-of-malacca.

[325] BIN MOHD RUSLI, M.H., "The legal Feasibility of the imposition of a cost-recovery Mechanism in strait used for International Navigation: A Study of the straits of Malacca and Singapore". *China Oceans Law Review*, Vol.2013, n°. 2.

[326] FADZLON,C., "Collision Safety in the Malacca Straits and Singapore Waters", vid www.skuld.com/Documents/Topics/Navigation/Geographical/Collisions%20in%20the%20Malacca%20and%20Singapore%20Straits.pdf?epslanguage=en. (pagina web consultada el 30 de julio de 2015.)

[327] *Mohd Hazmi Bin Mohd Rusli* , Ibidem.

[328] CUYVERS, L., *The strait of Dover*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht ,1986. Tal como se puedo observar en la ilustración, página 14, el estrecho según el plan de "The international Hydrographic

las 26 m.m. en cuanto a su longitud, es de 30 m.m. y la profundidad varía entre 20 y 37 metros. El agua fluye desde el atlántico en el Canal de la Mancha, en otoño, invierno y primavera. El agua entra en su mayoría a lo largo de la costa británica, pero en verano está incorporado desde el agua que se encuentra a nivel de la termoclina[329] a lo largo de la costa británica y luego el agua pasa vía el Canal de la Mancha y el estrecho de Dover hacia el mar del Norte. Es un sitio con una biodiversidad muy destacable donde existen varias zonas protegidas, hay zonas especiales de conservación en Kent de parte de la ribera francesa, Áreas de Protección Especial y sitios Ramsar. Estos sitios están protegidos por la Directiva de la UE sobre hábitats y Aves. En 2013 otras 6 Zonas de Conservación Marina fueron añadidas a la lista de sitios importantes por su biodiversidad.

El estrecho Dover está flanqueado por dos Estados, Bretaña y Francia que son partes del CNUDM que fue ratificado por Bretaña el 25 de julio el 1997, y firmado por Francia el 10 de diciembre 1982 y ratificado el 11 de abril 1996. Con la extensión de la anchura de las aguas territoriales a 12m.m., las aguas del estrecho de Dover pasaron a formar parte de las aguas territoriales de los Estados ribereños. Al ser un estrecho que comunica una parte de alta mar o una ZEE y otra parte alta mar o ZEE y sirve para la navegación internacional, el estrecho de Dover está regido por el régimen de paso en tránsito. Los Estados ribereños eran de las potencias que apoyaban desde el principio la nueva norma internacional del paso en tránsito. Sendos Estados son a la vez Estados ribereños y usuarios de los estrechos de navegación internacional sobre todo Reino Unido que es de las grandes potencias marítimas del universo. Cabe subrayar que no existe ningún tipo de conflicto de delimitación marítima entre los Estados ribereños ni tampoco reivindicaciones de soberanía.

Dover es también un estrecho con una densidad de tráfico muy elevada, de forma que es la puerta de entrada desde y hacia la mayoría de los puertos de Europa del

---

Bureau", el espacio del estrecho está delimitado por la proyección vertical en el punto este de Dieppe y la proyección horizontal en el oeste de Beachy Head y en la parte del mar norte la delimitación se hace por la proyección vertical al este de Dunkerque Este y la proyección horizontal en el parque natural Thurrock Thameside.

[329] Termoclina es la capa del agua en la que la temperatura cambia de forma rápida con la profundidad, también puede ser el caso con el aire y en este caso la temperatura cambia de forma rápida a una cierta altura.

Norte, Escandinavia y Reino Unido. Más de 400 buques transitan por el estrecho diariamente. Por mucho que sea importante, solo abarca 3 puertos uno, es el puerto de Dover en la ribera inglesa y dos en la parte francesa, que son los puertos de Calais y de Dunkerque. Hablando de la contaminación marina, las fuentes principales de la contaminación en el estrecho, están principalmente relacionadas con los buques. A parte de los accidentes que tuvieron y pueden tener lugar y causando la polución, están los derrames y desechos de los buques sea de forma accidental o deliberadamente. En este marco y para hacer frente a las consecuencias de cualquier siniestro en el mar, los Estados ribereños concluyeron un acuerdo de cooperación franco-británico denominado MANCHEPLAN que entró en vigor el 15 de mayo 1978. Es un plan de intervención en caso de siniestro marítimo y precisa las modalidades de coordinación de la gestión de eventos del mar, fue actualizado el 29 de mayo de 2013 y cubre el estrecho de Dover junto a una parte del mar céltico, Canal de la Mancha y la apertura oriental del estrecho de Dover hasta los límites occidentales según el acuerdo de Bonn[330]. Entre los objetivos de su mencionado acuerdo, destaca la prevención de la contaminación marina así como la lucha contra ella[331].

[330] El Acuerdo de Bonn es el mecanismo por el cual Estados del mar Norte (Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Irlanda, Países Bajos, Noruega, Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) y la Unión Europea (las Partes Contratantes), trabajar juntos para ayudarse mutuamente en la lucha contra la contaminación en la zona del Mar del Norte de los desastres marítimos y la contaminación crónica de los buques y las instalaciones en alta mar; y llevar a cabo la vigilancia como una ayuda a la detección y lucha contra la contaminación en el mar.

[331] Para más detalles se puede consultar el acuerdo franco-británico "Mancheplan", versión actualizada del 29 mayo 2013.

Résumé

Ce premier chapitre de la première partie englobe deux sujets qui pourraient attirer l'intention du lecteur à la première vue. Il s'agit de deux banches qui occupent un espace relevant dans le droit international. D'un côté, il fait référence à l'environnement et d'un autre côté aux Détroits servant à la navigation internationale. Il convient de souligner que le premier reste une des plus jeunes branches de l'ordre juridique mondial alors que le deuxième fait partie d'une branche très enracinée dans le Droit Internationale et qui n'est autre que le Droit internationale de la Mer.

Néanmoins, ces deux branches partagent une base commune qui a contribué à leurs développements et évolutions, il s'agit d'un intérêt propre bien déterminé. Par exemple dans le cas du Droit international de la mer c'était la nécessité de protéger la navigation commerciale des attaques, l'invasion des pirates et l'obligation d'exercer sa compétence pénale sur l'espace maritime qui ont amené la première civilisation du bassin méditerranéen à développer ses normes. Qui devaient être modifié à fur et à mesure afin de suivre la cadence des exigences d'une civilisation forte et prospère. En ce qui concerne, le Droit international de l'Environnement, a surgi à ces débuts uniquement par besoin fondamentalement économique. De ce fait, toutes les phases de son développement ont été déclenchées par un motif matériel déterminé sans qu'il ait le minimum intérêt ou préoccupation pour l'environnement en soit.

Mais une fois on se rendit compte que le bien-être de l'homme est conditionnée par la protection et la préservation d'un environnement sain, et par la suite on devrait mettre un terme à la détérioration de la nature et à l'épuisement des ressources naturelles, la communauté internationale a décidé d'aborder les problèmes que connait l'environnement dans le cadre du Droit Internationale, tentant ainsi, d'arrêter sa dégradation et de mettre à la fois les Etats et leurs citoyens devant leurs responsabilités pour les préjudices qui en résultent.

Moyennant ce premier chapitre de ce travail, l'idée est de permettre au lecteur, d'avoir un aperçu sur l'historique du Droit international de l'Environnement en général,

en abordant ses caractéristiques ainsi que ses sources et sans omettre évidemment ses principes fondamentaux dont quelques un seraient abordés dans le premier chapitre de la deuxième partie qui vise l'essence de ce travail.

Comme l'intérêt de ce travail vise en particulier l'environnement marin du Détroit de Gibraltar, il était essentiel d'aborder, juste après l'environnement en général, l'environnement marin dans le Droit International en mettant en relief d'abord, sa délimitation pour bien situer le lecteur dans l'espace étudié et par la suite traiter les sources de sa contamination.

A ce niveau et en restant dans l'objectif de ce travail, il était temps d'approfondir les recherches au tour des normes internationales visant la contamination de l'environnement marin. Ainsi, l'utilité de cerner les conventions internationales qui ont été élaboré dans le but de protéger l'environnement marin. Une étape qui nous a permis de s'approcher d'avantage du sujet de ce projet de thèse, vu que juste après nous avons convergé vers le cadre juridique régionale pour traiter le cas de la mer Méditerranéenne.

L'idée ici est de ressortir la diversité et la particularité inhérentes au bassin méditerranéen, sans laisser échapper naturellement les conflits qui le flanquent et qui le rendent parmi les zones effervescentes du monde. Ceci est dit, cette mer semi-fermée se distingue par une richesse naturelle qui méritait d'être abordée et exhibée.

A la fin de ce chapitre, et plus exactement à la hauteur de son dernier sous-chapitre, aborde le point essentiel de ce travail qui se fait marqué par l'étude de la Convention Internationale sur le Droit de la Mer et qui pourrait être considérée comme la bible ou bien tout simplement le document sacré du Droit de la Mer. Une convention qui exige de faire un aperçu sur son historique ainsi que sur ses longues conférences qui ont durée pendants 9 ans.

En s'arrêtant à ses articles 37 et 38 de la CNUDM, qui traitent les Détroit servant à la navigation internationale et qui sont soumis au régime de passage en transit.

Cette catégorie de Détroit ne représente pas tout le même intérêt pour la navigation internationale, en conséquence seulement les principaux détroits régis par les articles 37 et 38 de la CNUDM qui ont été traités. C'est le cas de Bab-El-Mandeb, Ormuz, Malacca et Dover. L'étude concernait leurs situations géographiques, leurs caractéristiques et richesse naturelles, la contamination marine, leurs intérêts

géostratégiques ainsi que l'existence ou l'absence de conflit territorial entre les Etats riverains.

CAPITULO II: LOS ESTADOS RIBEREÑOS Y OTROS ACTORES DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: LA CUESTION EL MEDIO AMBIENTE.

Cuando se plantea el tema del estrecho de Gibraltar, conocido también como *Fretum Herculeum*, nos encontramos frente a la interferencia de múltiples influencias: su mítica historia, su riqueza geografía y su importancia geoestratégica. Este mismo estrecho que separa los dos continentes, exige el acercamiento entre sus Estados ribereños. Ya que cada ribera es imprescindible para la otra.

La generosidad de la naturaleza, lo ha dotado de una rica biodiversidad y ecosistema tanto terrestre como marina, el hecho de estar entre dos continentes y entre un océano y un mar, hace de él un estrecho muy diversificado geográficamente. Esta riqueza fue condenada a la degradación desde el descubrimiento de los yacimientos del oro negro en el Oriente Medio en 1930. Ya que los petrolíferos transitan por el canal de Suez, y luego por el Estrecho de Gibraltar para llegar a los puertos de su destino. Se debe esperar a la duplicación del número de buques que transitan en 2023, debido al nuevo Canal de Suez inaugurado el 6 de agosto 2015 y que contribuiría a la duplicación de los buques que transitaban por el primer canal durante el año.

Para estudiar el caso de este estrecho, intentaremos presentar, en este capítulo una imagen clara y detallada del estrecho de Gibraltar, abordaremos sus principales sujetos y actores jurídicos así como sus compromisos internacionales. Debido a la influencia de las controversias sobre el medio ambiente, sería útil asimismo repasar claramente la situación en el estrecho de Gibraltar y su impacto sobre su medio ambiente y al final y debido al papel que podrían desempeñar los autores no estatales como ONG y OI para la protección del medio ambiente un último subcapítulo será reservado a estos actores de control y de presión.

2.1. EL ESTRECHO DE GIBRALTAR: SU VALOR ESTRATEGICO Y LA POTENCIAL DEPAUPERACIÓN DE SU MEDIO AMBIENTE.

En este párrafo, abordaremos la peculiaridad geográfica y la importancia del estrecho de Gibraltar. También presentamos un balance del estado de su medio ambiente y problemas que lo flanquean.

2.1.1. Características geográficas: un don de la naturaleza.

El estrecho de Gibraltar comunica el Océano con el mar Mediterráneo. Era la única salida y entrada al Mediterráneo antes de la creación del Canal de Suez en 1869. El estrecho ocupa la superficie situada entre el extremo suroeste del viejo continente y el extremo noroeste del continente de África. La longitud septentrional entre el Cabo Trafalgar al Oeste y la Punta Europa al Este es equivalente a 55[332] m.m. En cuanto al lado meridional delimitado por el Cabo Espartel (Tánger) y el Punta Santa Catalina (Ceuta)/ Sajrat Musa (Sebta) [333] al Este, la longitud es de 42 m.m.

Hablando de la anchura, subrayamos tres segmentos de los que dos delimitan el estrecho y el tercero representa los puntos más cercanos de ambas riberas. Así que la línea occidental entre los cabos: Trafalgar y Espartel tiene una anchura de 24.2 m.m. (44.818 Km[334]). La Línea oriental que une las dos Puntas; la de Europa y la de Santa Catalina (SAJRAT Musa) es de una anchura de 12.5 MNs (23.150 Km). La Línea más estrecha está entre los puntos: Tarifa o Marroquí[335] (Tarifa) y Cires (Tánger), tiene una anchura que varía de los 7.5 à de 8,2 m.m. (14.5 Km). Sería útil recordar que para un estrecho de navegación internacional, es siempre muy importante y crucial determinar

---

[332] CASADO RAIGON,R. GARCIA-REVILLO GARCIA,M. VASQUEZ-REVILLO, E. Ma .GUTIERREZ CASTILLO. V L, "le Détroit de Gibraltar " en : CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, Bruylant, 2005, pp.155-165.

[333] Es la Designación oficial marroquí: Sajrat es la roca en árabe, ya que la ciudad está reivindicada por el Reino de Marruecos junto a otros enclaves bajo la soberanía española.

[334] Una unidad de Milla náutica es el equivalente de 1.85200 Kilómetros.

[335] Es el punto extremo suroeste de la isla de las Palomas o la Isla de Tarifa, que representa el punto más meridional del continente europeo.

su anchura, la cual permite desvelar si puede existir un paso libre o bien sus aguas y las de los Estados ribereños se solapan total o parcialmente. Su profundidad permite una navegación en sumersión desapercibida y discreta. El punto más profundo está a 952 m debajo del agua en la parte de Alborán, y la parte menos profunda se presenta en forma de sucesión de altos topográficos, transversal al estrecho Situada à 300 m debajo del agua y con una superficie culminante entre 50 y 150 m conocida por el Umbral[336] del Estrecho[337].

El estrecho conoce una perpetua actividad hidráulica, se trata de las corrientes verticales continuas de agua en ambas parte: del océano hacia el Mediterráneo y vice-versa. Tenemos un flujo de agua superficial y fresca y menos salino, que viene desde el océano hacia el Mediterráneo y otro flujo que sale del Mediterráneo hacia el océano pero éste flujo es profundo, frío y muy salino[338].

Para evitar estos corrientes durante el tránsito por el estrecho, los buques que entran en el Mediterráneo navegan por la rivera marroquí, y salen por el lado español.

Como el estrecho de Gibraltar representa el único cuello de botella por el que fluye el agua hacia el Mediterráneo, y siendo un mar semicerrado con una escasa *escorrentía* de los ríos que desembocan en él, a pesar de la existencia de importantes ríos como Rhone en Francia; Po en Italia, Ebro en España y el Nilo en Egipto, además de una tasa de precipitación[339] muy baja, debido a que la cuenca mediterránea en su conjunto está en una región semiárida, acentuada en la parte oriental conocida por el

---

[336] Es allí, donde se "prevé" la construcción de un túnel ferroviario para conectar los dos continentes.

[337] Estos datos son recogidos del articulo "Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar" Nora Marei : ISEMAR : Institut d'économie maritime de Nante. Note de Synthèse n° 105 de 2008 comprobados en el artículo de GEOGACETA N° 46 , 2009 "Diferenciación morfológica submarina en el área del Umbral del Estrecho de Gibraltar: resultados preliminares", María Luján , Ana Crespo-Blanc , Menchu Comas

[338] La densidad relativa que es la relación entre la densidad del líquido y la densidad del agua, hace que el agua salada sea más densa que el agua menos salada, lo que explica el corriente de agua que sale del Mediterráneo se encuentre en fundo de las aguas del océano. Esta corriente durante el fuerte viento del este, "el Levante", hace que la travesía marítima entre las dos continentes sea peligrosa. Esto hace que las autoridades marítimas españolas, así, como las marroquíes suspenden las conexiones marítimas entre las dos riberas.

[339] La precipitación en el Mediterráneo va disminuyendo del norte hacia el sur y del oeste hacia el este.

Levante[340], la cantidad de las aguas evaporadas es muy importante y supera de lejos las aguas sustituidas. Lo que hace que la cuenca mediterránea necesite un ciclo de 90 años[341] para que la totalidad de su agua sea renovada.

El hecho de tener una ubicación en longitud entre el Mediterráneo y el Océano, y en anchura entre los continentes de África y Europa, hacen que el estrecho de Gibraltar sea un lugar de gran riqueza en biodiversidad y ecosistema tanto a nivel terrestre como marino. También la confluencia de las tres distintas provincias biogeográficas: lusitánica, mauritanica y mediterránea[342] que se representa por un contraste florístico y faunístico[343] impresionante.

En su ámbito marino se han registrado más de 1900 especies de flora y fauna marina, de las que tres están incluidas en el Anexo II sobre las especies y animales o vegetales de interés comunitario cuya conservación es necesario designar zonas especiales de conservación, de la Directiva relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre[344]. Se trata de la tortuga boba (*Caretta caretta*); el delfín mular (*Tursiops Truncatus*) y la marsopa (*Phocoena phocoena*). En su Anexo IV, que concierne las especies animales o vegetales de interés comunitario que requiere una protección estricta, se encuentran más de 20 especies citadas, entre ellas 4 especies de tortugas marinas y varias especies de cetáceos. Igualmente en su Anexo V, sobre las especies de interés comunitario cuya recogida en la naturaleza y cuya

---

[340] En esta parte de la cuenca, la salinidad de las aguas está muy elevada y al ser pesadas pasan al fundo y a partir de allí empieza su peregrinaje hacia el estrecho de Gibraltar siguiendo un procedimiento y itinerarios que acaparó el interés de varios estudios de oceanográfica y de geofísica. Hay de recordar que la aridez es cada vez más elevada debido al fenómeno del calentamiento de la tierra, entonces estaría normal que las aguas que dejar el Mediterráneo serian mucho más importante frente las que entran desde el océano que lo que ocurre a nuestra era.

[341] En lo que cociente los años del ciclo que se necesita para que el Mediterráneo renueva íntegramente su agua, hay artículos que señalan 70 años, en otros 80 años y también 90 ante la falta de certeza sobre el siclo exacto opté por el que se suele repetir muy a menudo se trata de 90.

[342] VERDU BAEZA,J., "The Law of the Sea and Environmental Problems in the Strait of Gibraltar ", *Journal of International Wildlife Law & Policy*, 14,2011, pp.51-62.

[343] Apreció mucho una descripción que figura en un artículo intitulado « la fuerza de la vida en el Estrecho de Gibraltar », en la página web de una empresa de fotografía submarina y las técnicas de bufeo profundo, en el cual se comparó a la zona del estrecho de Gibraltar al cuello de una botella por el que emigran múltiples especies.

[344] Se trata de la Directiva 92/43/CEE, del consejo del 21 de mayo 1992. Tal como viene en su artículo 2, tiene el objeto contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre en el territorio europeo de los Estados miembros al que se aplica el Tratado.

explotación puede ser objeto de medidas de gestión, abarca una especie animal instalada en el litoral que es el coral Rojo (*Corallium rumbrum*) y se encuentra en zonas específicas de fondos rocosos superiores a 40 metros de profundidad pero que sufre una fuerte presión por su alto interés económico. Es muy importante notificar que la población de la orca que está en la zona, es la única del Sur de Europa.

Cabe subrayar que la zona del estrecho de Gibraltar, es una de las zonas más importantes de la migración intercontinental de aves. Asimismo representa el punto de paso de las rutas migratorias que anualmente realizan miles de aves entre sus cuarteles de invernación en el continente africano y sus zonas de cría en Europa Central y Occidental. Durante esta migración atmosférica, hay un desplazamiento de aves del Norte hacia el Sur, como el caso del gavilán planeador, y del Este hacia el Oeste en el caso de las aves marinas.

El estrecho representa también la entrada de atún rojo en el Mediterráneo que suele estar acompañado por otros túnidos y perseguido por grupos de orcas. Y a pesar de un tráfico marítimo muy intenso causando la contaminación, los delfines mulares, cetáceos[345], cachalotes y calderones son muy frecuentes por la zona. Hay que señalar que el atún rojo[346] conoció una sobre explotación por las almadrabas, que se solía instalar históricamente en la zona.

Para proteger y conservar la riqueza geológica y geomorfológica del medio marino y terrestre en la zona del estrecho de Gibraltar, se ha delimitado un espacio marítimo-terrestre natural del estrecho con una superficie de 18.931 hectáreas de las que 9.247 son marinas. El espacio fue declarado Parque Natural del Estrecho en el año 2003[347]. Este parque incluye una zona especial de conservación (ZEC), lugar de Importancia comunitaria (LIC Estrecho Oriental), zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA Estrecho) y una reserva de la Biosfera Intercontinental del Mediterráneo.

---

[345] Vid "informe sobre posibles impactos producibles por la ampliación del puerto de Tarifa en las poblaciones de cetáceos del Estrecho de Gibraltar 2010". (Document présentant les résultats des différentes études réalisées para la CIRE entre 1999 et 2010).

[346] SROUR, A. ; ABID, N., "L'exploitation et la biologie de l'Espadon (Xiphias gladius) et du Thon rouge (Thunnus thynnus) des côtes marocaines", *SCRS*, n°. 48, 2002.

[347] Vid el DECRETO 57/2003, de 4 de marzo, de declaración del Parque Natural del Estrecho. Boletín Junta de Andalucía n°. 54, Sevilla 20 de marzo 2003, p. 5.924

Este último, fue desarrollado en el marco de un instrumento de cooperación para implicar también una parte del norte de Marruecos.

Hay que recordar que el estrecho de Gibraltar tiene zonas declaras como Lugar de Interés Común (LIC[348]) y otra como Zona Especialmente protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM[349]).

Por lo que se refiere a la flora, el informe sobre el estudio sobre el impacto sobre el medio ambiente[350], realizado en el marco del proyecto del enlace fijo que debe pasar por el estrecho de Gibraltar y uniendo el continente africano con el europeo, presenta una exuberante descripción de las especies de la zona que podemos citar aquí de forma sucinta como los quejigares termófilos, alcornocales, acebuches, alisedas, fresnedas, alamedas, olmedas, vegetación de marisma, geoserie de dunas litorales y arenales costeros y vegetación de acantilados costeros. En el mismo informe, y siempre en la parte de la flora, en la parte que concierne los estudios llevados sobre la parte sur del estrecho de Gibraltar, podemos realizar la riqueza vegetal que cubre esta parte. Como en el caso de la parte norte, enumeramos de forma sucinta los encinares caducifolios: como los alcornocales, los encinares, las tuyas de berbérie, los pinares, las oleáceas, las coscojas, la familia caesalpiniaceae.

2.1.2. Características geoestratégicas.

La importancia del estrecho de Gibraltar está muy anclada en la historia remota de la zona mediterránea. Según los historiadores, se remonta a la época de los cartagineses en el siglo VI antes de Cristo. Cuando Cartago hacía su espacio ibérico de

---

[348] Véase la Directiva 92/43/CEE del Consejo del 21 de mayo del 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora silvestres.

[349] Véase el protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo.

[350] Se trata del informe realizado conjuntamente por la SECEG (Sociedad Española de Etudios para la Comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar) y SNED (Societé Nationale des Etudes du Détroit) intitulado Proyecto de comunicación fija a través del estrecho de Gibraltar, actualización del anteproyecto primario de la solución túnel y estudio sobre el medio ambiente. Es un estudio de 506 páginas que me ha sido facilitado por la SECEG. Las paginas 135-143 enumeran de forma abundante y detallada la vegetación que cubre la zona de Tarifa que representa el terminal 2 y las paginas 308-322 incluye la zona de Tánger que es el terminal 1 del proyecto.

influencia, se dio cuenta que el estrecho de Gibraltar proporcionaba una importante ventaja militar y cuyo control ofrecía la dominación sobre zonas distantes.

Una vez el peñón de Gibraltar conquistado por la flota anglo-holandesa durante la guerra de sucesión española el 4 de agosto 1704, quedó bajo control británico[351]. El Almirante, Sir George ROOKE, izó la bandera inglesa en nombre de la Reina de Inglaterra. Apoderándose de su valor estratégico, Inglaterra lo utilizó en su guerra contra Francia y España[352]. Sin embargo su importancia para el contencioso bélico en la zona fue confirmada durante la guerra de Napoleón, así como durante la primera y segunda Guerra mundial. El control del estrecho por los Aliados permitía la invasión fructuosa del Norte de África en 1942. La Alemania de la época nazi[353] también pensó en apoderarse de Gibraltar y expulsar a los ingleses poniendo fin a su control sobre el Mediterráneo Occidental.

Hasta el día de hoy, RU se no ven el futuro sin el estrecho de Gibraltar, su base militar en el peño es vital para su presencia en el Mediterráneo, permitiéndole controlar de cerca los acontecimientos en la región. Aunque dispone de dos otras bases militares en Chipre: ACROTERI, que es la base soberana occidental, y DHEKELIA, que es la base soberana oriental, el estrecho de Gibraltar le permite guardar el flujo de entrada y salida de todos los buques bajo su visión incluso a simple vista. La misma constatación en el caso de los EE.UU, que aunque dispone de una base militar en Rota a unos 66 m.m. del estrecho, le es muy fundamental el estrecho de Gibraltar y tener un acceso, utilizando la base militar inglesa del peñón o indirectamente mediante la red de comunicación de su aliado inglés. Los EE.UU tienen su sexta flota en el Mediterráneo

---

[351]Tal como lo ha comentado Truver Scot.C en su libro sobre el estrecho de Gibraltar y el mediterráneo, el interés por Gibraltar estaba en el colimador de los británico desde 1656 cuando el líder militar y político Olivier Cromwell, escribió al comandante de la flota inglesa en el mediterráneo para que se apoderara el castillo y la ciudad de Gibraltar, explicándole la importancia, la ventaja y lo que se puede ahorrar en sus cargos si en vez de tener una flota tan grande, tener 6 fragatas ligeras. Sobre todo ya les ha servido con el permiso de los españoles, como base naval durante su guerra contra los "piratas berberiscos o corsarios otomanos durante el siglo 16 y 17. También se argumentaba que el interés ingles comercial y militar estaba en extensión en el mediterráneo a finales del siglo 17 y que estaban convencidos de la necesidad de una base fácilmente defendible ofreciendo un buen puerto. Entonces Gibraltar estaba visto como el cumplimiento que necesitaban.

[352] Podemos leer en 2.2.3 detalladamente la controversia que existe en el Estrecho de Gibraltar.

[353] Hitler estaba preparando una operación Felix (1940-1941) mediante la cual tenía planeado hacer un salto en España para conquistar Gibraltar. Pero no se animó para cruzar los Pirineos sin el apoyo del general Franco.

que le permite controlar con la lupa los movimientos en la región mediterránea. Sea para vigilar el tráfico de armas o para estar preparado en alguna acción para su propio interés o bien para el interés de sus aliados de la zona. Cabe recordar que la cuenca mediterránea es de las zonas marcadas por un conflicto remoto en el Oriente Medio, que se ha visto hundido aún más con la situación caótica que reina ahora en Libia. También se ha añadido a la escena, el terrorismo de ISIS cuyos adeptos están distribuidos entre Siria, Iraq Libia y también Egipto, Túnez y Argelia. Marruecos tampoco se queda a salvo de ello. España igual que su vecino Marruecos, se considera como un cobijo de esta amenaza y no se deja de desmantelar de un tiempo a otras células y grupos de terroristas pro ISIS y ALQAIDA.

La importancia de nuestro estrecho se ha visto acentuada con los años, primero con la apertura del Canal de Suez en 1869, que permitió la conexión del Mediterráneo con el mar Rojo y por allí con Océano Índigo. Luego con la apertura del canal de Panamá en 1914, el itinerario por el estrecho volvió a ser considerablemente vital, tanto al nivel económico como militar y se estableció una ruta por el Canal de Panamá, estrecho de Gibraltar, Canal Suez, Bab-El-Mandeb, y llegando a los estrechos de Malacca y Singapur[354].

El estrecho de Gibraltar fue siempre un paso abierto a la navegación internacional. La historia no guarda ningún incidente relacionado con la prohibición, interrupción o ni siquiera conflicto. Pero estaba sometido, convenientemente al convenio de Ginebra de 1958, al paso inocente. Sin embargo, durante las sesiones de la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar conoció una feroz defensa de un paso libre de parte de Inglaterra y sobre todo de los EE.UU. Éste, defendía a capa y a espada su proposición de paso libre o más bien de libre tránsito. Argumentaba que su movilidad por el estrecho era una condición *sine qua non* para el mantenimiento de su fuerza naval en el Mediterráneo y que su compromiso en el marco de la NATO, así como sus acuerdos bilaterales con algunos regímenes como es el caso con Israel, le requiere una presencia militar mediante sus buques de guerra que deben obviamente navegar libremente entrando y saliendo del Mediterráneo por el estrecho en

[354] SUAREZ DE VIVIRO, J.L., *Nuevo Orden del Océano*, op. cit., nota 250. p. 52

cuestión. No se debe omitir la magnitud de su interés económico, los EEUU querían proteger la arteria de su comercio internacional y subrayar que el paso por un estrecho de navegación internacional no tendría que ser denegado por alguno de los Estados ribereños a ciertos buques que enarbolan el pabellón de un determinado país o por la naturaleza de los cargos transportados[355]. Incluso durante las sesiones se aspiraba asimilar el caso del estrecho de Gibraltar al caso de los estrecho de Turquía[356] (el Bósforo y de Dardanelos), de Chile (las Magallanes[357]) y de Dinamarca[358] (el Sund, el Gran-Belt y el Pequeño-Belt) cuyos regímenes de paso están regulado por convenios internacionales de larga data y por lo tanto no están concernidos por el convenio de Montego Bay[359]. Así, querían tomar en consideración la Declaración del 8 de abril 1904, firmada por Francia y Gran Bretaña relacionada con el caso del Canal de Suez para Egipto y el estrecho de Gibraltar para Marruecos, así como la Declaración Franco-española del 4 de octubre 1912.

El primer acuerdo puso fin a 65 años de controversia ente Francia y Gran Bretaña sobre el control de la región y estableció un respeto mutuo del estado político de sus respectivos protectorados e intereses[360]. El artículo VII fue interpretado, por

---

[355] TRUVER, S. C., *The strait of Gibraltar and the Mediterranean* , SIHTHOFF & NOORDHOFF, 1980, p.6.

[356] El estrecho de Dardanelos comunica el Mar Mediterráneo con el Mar de Mármara y el Bósforo comunica éste último con el Mar Negro. Aquí se trata del convenio de Montreux firmado el 20 de julio 1936 que regula el paso de los estrechos turcos garantizando la libertad de tránsito para los buques mercantes. Sin embargo hay restricciones al paso de los barcos de guerra extranjeros. Para los buques que no pertenecen a los Estados ribereños del mar Negro, no deben superar las 15000 toneladas y no deben quedar en la zona más de tres semanas. Este convenio fue enmendado en 1982 para autorizar a Turquía el cierre de los estrechos en tiempo de paz y de guerra.

[357] Se trata de dos convenios entre Chili y Argentina, el primero firmado el 30 de julio 1881 que abarca el dominio del Estrecho, la libre navegación, la neutralización de sus aguas y la prohibición de construir fortificaciones en sus costas y el segundo el 29 noviembre 1884 intitulado el Tratado de Paz y Amistad, que puso fin al ligio de la soberanía de los territorios australes del continente entre los dos países. El objetivo de este tratado era registral solemnemente la conservación de Chile del dominio del Estrecho en cuestión.

[358] estos estrechos daneses comunican el mar el Mar Báltico con el Mar del Norte. los Belt están bajo la jurisdicción de Dinamarca, mientras el Sund está entre Dinamarca y Suecia. El paso de los estrecho está regulado por el tratado de 1857 para los buques mercantes. Mientras los de guerra se somete a las normas establecidas por Dinamarca en 1927 que prohíbe la navegación en inmersión en todas las aguas danesas.

[359] El articulo 35 sobre el ámbito de aplicación es de las disposiciones de la sección de los Estrecho Internacionales, en su párrafo (c) excluye los Estrecho que están regulados por convención internacional de larga data y que aun está vigente.

[360] Truvers, S.C., *The strait of Gibraltar and the Mediterranean,* .op. cit., nota 360, p. 178.

algunos profesores que presentaron estudios sobre el Derecho del Mar[361], como el establecimiento de un régimen de paso libre para la navegación internacional. El artículo en cuestión dispone que:

"*con el fin de asegurar el libre tránsito del Estrecho de Gibraltar, ambos Gobiernos convienen no permitir que se levante fortificaciones u obras estratégicas cualesquiera en la parte de la costa marroquí comprendida entre Melilla y las alturas que dominan la orilla de Sebu. No obstante, esta disposición no se aplica a los puntos actualmente ocupados por España en la ribera marroquí del Mediterráneo*[362]*"*

Sinceramente una lectura profunda de este artículo y un análisis histórico de aquella época, pueden explicar sin ambigüedad que se trataba de un solapamiento de intereses de los países colonos o más bien conquistadores, que intentaron poner orden para que ninguno de ellos se viera perjudicado por el exceso de control o de supremacía por otro en una zona vital económica y militarmente, de la que todos sacaban beneficio, mediante un compromiso de honor. Podemos afirmar que con aquellas declaraciones cada parte aseguró su porción de los beneficios.

El brazo de hierro formado por la potencia naval encabezada por los EEUU contra los Estados ribereños de Gibraltar, a saber España y Marruecos, terminó triunfando y el CNUDM clasificó al estrecho de Gibraltar en la categoría de los estrechos de navegación internacional sometidos al régimen de paso en tránsito que están regidos por los artículos 37 y 38.

Conformemente a la definición[363] doctrinal de un estrecho internacional, el estrecho de Gibraltar cumple los tres requisitos o elementos esenciales que podemos

---

[361] Los más destacados son el profesor O'CONNELL, D.P.,*International Law*", Vol I , London: Steven & Sons, Ltd, 1967 página 567, y el profesor COLOMBOS, C. J.,*The International Law of the Sea*, London longmans, 1967.

[362] La versión en inglés estipula lo siguiente: « In order to secure the free passage of the Straits of Gibraltar, the two Government agree not to permit the erection of any fortification or strategic works on that part of the coast of Morocco comprised between, bunt not including Melilla and heights which command the right bank of the river sebou. This condition does not, however, apply to the places at present in the occupation of Spain on the Moorish coast of the Mediterranean (Ceuta and Melilla)

[363] Cabe subrayar que en el derecho internacional público no existe una definición jurídica de un estrecho utilizado para la navegación internacional. La mayoría para no decir la totalidad fueron definiciones geográficas del estrecho que encontramos en toda categoría de trabajos que tratan el tema

presentar de forma concisa: el geográfico, jurídico y funcional. Por lo que respeta al elemento geográfico, efectivamente se trata bien en el caso de nuestro Estrecho de un paso natural[364], contracción del mar[365] y que separa dos espacios terrestres y une dos áreas del mar[366]. En lo que se refiere al elemento jurídico, para este componente, son las aguas del estrecho las que están en el punto de interés. Se tiene que ver si forman enteramente o parcialmente las aguas de los Estados ribereños o bien existe un paso marítimo fuera de las aguas territoriales. Para expresarlo de forma más sencilla, aquí interesa la anchura del estrecho que separa las dos tierras y comprobar si es superior o inferior a los 24 m.m., o sea el doble a la anchura del MT. En este caso, las aguas del estrecho de Gibraltar forman parte de las aguas territoriales de los Estado ribereños[367]. El último criterio que se debe comprobar, una vez que los dos anteriores están confirmados, es el elemento funcional. Con este último, se requiere justificar que el estrecho objeto de clasificación, sirve o más bien, siempre ha sido utilizado para la navegación Internacional. En el caso del estrecho de Gibraltar, hay una evidencia citada por el profesor, TRUVER[368], se trata del faro del cabo Espartel construido en 1861. Al principio fue aconsejado en 1852 por la representación diplomática británica en Tánger como solución para mejorar la navegación por el estrecho y hacer frente al peligro que enfrenten los buques al transitar por la zona. Pero el hundimiento en 1860 de un buque de guerra brasileño con pérdidas humanas, y tras la iniciativa del gobierno español esta vez, el sultán de Marruecos se comprometió a construir el faro que entró en servicio por

---

desde el ángulo científico. Estas definiciones nunca indican si es un estrecho que sirve para la navegación internacional o no, meramente porque tal especificación ni es importante ni tiene un valor añadido a la rama de estos estudios. En el CNUDM, no hay ninguna definición, aunque durante las sesiones había proposiciones de parte de grupos de Estados, pero no se ha retenido ninguna. Por lo tanto el convenio de Montego Bay no presenta ninguna definición de que es un es un Estrecho que sirve para la navegación internacional y eso aunque su parte III trata los Estrecho utilizados para la navegación internacional.

[364] En varios trabajos científicos se hace referencia a la formación del estrecho de Gibraltar, como ejemplo se puede citar "The strait of Gibraltar as a melting pot for plan biodiversity", Quaternary Science Reviews 27 (2008) 2100-2117, "On the irigin of the strait of Gibraltar", Sedimentary Geology 188-189(2006) 341-356.

[365] Con la contracción del mar se quiere explicar que las aguas del estrecho deben ser más reducidas que las adyacentes se puede pensar siempre en el cuello de la botella.

[366] La definición más reproducida es la del profesor Erik Brüel en su libro intitulado "International Straits. A treatise on international Low, Sweet and Maxwell, London, 1947. V 1, pp 18-19. Así lo define: […] a contraction of the sea between two territories, being of a certain limited width and connecting two seas otherwise separated at least in that particular place by the territories in question.

[367] PHARAND, D., *international Straits*, Thesaurus Acroasium, 1977. subraya que no es necesario que la totalidad de las aguas del estrecho queden comprendidas en el mar territorial, basta con que haya el solapamiento en algunas de las partes del estrecho.

[368] TRUVER, S.C., *The strait of Gibraltar and the Meditarranean*, op. cit., nota 355 p. 180.

primera vez en 1864. La función de este faro nunca fue interrumpida, era evidente que su papel era vital para la navegación de los numerosos buques que transitaban por allí, incluso durante las dos guerras mundiales se quedó al margen del conflicto bélico y siguió con su misión de forma neutra.

Actualmente, su importancia estratégica es incluso fundamental para la seguridad global desde los atentados del 11 de septiembre de 2003. Es un punto clave de operaciones contra las actividades del terrorismo global. En este marco y desde 2003, el Estrecho de Gibraltar es uno de los puntos de actuación de la operación *Active Endeavour*, llevada a cabo por la OTAN utilizando los medios marítimos, aéreos y submarinos para controlar el tráfico marítimo. La operación asegura la escolta de los barcos mercantes aliados y efectúa la inspección de barcos sospechosos.

2.1.3. Un medio ambiente marino perjudicado

Además del alto tráfico marítimo que conoce el estrecho de Gibraltar, su superficie conoce una amplia concentración de puertos, que junto a otros elementos forman la principal base de su contaminación marina. Para abordar el tema de su contaminación, conviene clasificar las fuentes en dos categorías: la primera concierne la de los Estados ribereños y otra de los Estados usuarios.

Por lo que se refiere a los Estados ribereños, existen dos fuentes de contaminación que amenazan continuamente el medio marino. Primero, abordaremos las fuentes telúricas y luego las fuentes relacionadas con las actividades portuarias.

El estrecho de Gibraltar cuenta con una población de 1.251.715 de habitantes: 173.379 en la ribera norte y 1.078.336 en el sur[369]. La ciudad de Tánger es la más poblada con 974.000 habitantes[370]. La primera pregunta que se plantea es sobre el

[369] Se puede notar que la población en el sur es 6,22 veces que la del norte.
[370] La población de Tánger representa 77.81% de la población que vive en el estrecho de Gibraltar.

tratamiento de las aguas residuales. Según el informe del que dispongo[371], estas aguas pasan por el pretratamiento con una tasa de reducción del 25% de la carga orgánica y el emisario de vertido[372] asegura la dilución de los efluentes. Los análisis en el perímetro del emisario se hacen desde 2011 de forma bianual, y según el mismo informe son conformes. Sin embargo, durante estos dos años consecutivos, tanto la playa de Sidi Buqnadel, donde está situado el sistema de pretratamiento, que se prolonga hasta la playa de Merqala como otra playa municipal y otra llamada Ybila, no son aptas para la natación por ser contaminadas[373]. Pero paseándose a lo largo de estas playas por el paseo marítimo, se puede ver, además del olor, dos o tres puntos donde el agua residual[374] está al descubierto y desembocan en el mar. Estas playas están ubicadas en pleno zona del estrecho de Gibraltar. Tenemos otras dos localidades a 40 kilómetros de Tánger y de 19.610 habitantes. Se puede decir que estas aglomeraciones han crecido con el proyecto del puerto Tanger-Med y que sigue en pleno desarrollo. Junto a las construcciones modernas y lujosas, coexisten viviendas humildes y anárquicas junto al mar o separadas por la autopista, que no están conectadas a ninguna red de saneamiento. Ya que no existe hasta ahora una red que conecta todos los hogares. Por lo tanto, lo más común es la fosa séptica. Desde el 19 de febrero del 2003, esta zona es una gran obra que ha cambiado totalmente el paisaje natural del litoral de la región. El puerto Tanger-Med I que es operacional desde el 2007, la zona franca portuaria, la fábrica de coches, el lanzamiento de la extensión del complejo portuario Tanger-Med II en 2009 y el puerto naval que entró en servicio desde verano del 2014.

Al punto oriental de la ribera sur del estrecho de Gibraltar, está la ciudad de Ceuta que hasta el 27 de junio del 2012, no disponía de una depuradora de aguas residuales, y que todas las aguas residuales se vertían directamente en el mar sin ningún tratamiento previo de depuración.

---

[371] Un informe facilitado por la persona que se ocupa del tratamiento de las aguas y el medio ambiente en el seno de la empresa que lleva la gestión delegada de la electricidad, agua y saneamiento.

[372] Se trata de un emisario submarino situado a -40 metros y de 2.2 km de longitud.

[373] Esta contaminación se debe al disfuncionamiento del sistema de saneamiento, tal como lo ha comunicado la Ministra delegada que se ocupa del medio ambiente a la MAP : Moroccan Agence Press.

[374] Según las explicaciones facilitadas por la persona que se ocupa del tratamiento y el medio ambiente en la empresa su mencionada en nota 39, el olor a lo largo del paseo, se debe a la fermentación de las aguas residuales y la formación del gas H2S. en cuanto a los vertidos en el canal de Mghogha, a lo alto de la zona de Malabata, proviene o de los vertidos ilícitos de los barrios periféricos o del desbordamiento de estación de bombeo.

Cruzando el estrecho hacia el norte y empezando por el punto occidental, la ciudad de Tarifa dispone de una depuradora de pretratamiento con un vertido en el mar mediante un emisario submarino y exactamente en el parque natural del estrecho. La Junta está construyendo una nueva depuradora que tenía que estar puesta en funcionamiento el primer semestre del 2016. Las nuevas instalaciones consiguen en depurar completamente las aguas residuales y eliminar los vertidos en aquella zona y aliviar su litoral.

En el caso de Algeciras, antes del 2011 no disponía de una depuradora y todas las aguas residuales estaban vertidas directamente en el mar. Pero según el comunicado de prensa de AGADEN[375], del 30 a 35% de las aguas fecales se sigue vertiendo directamente en el mar y en los ríos y continuando así con la contaminación del medio ambiente marino[376].

El caso de Gibraltar, no es distinto de las ciudades que hemos repasado, el informe publicado por el gobierno gibraltareño[377], confirma bien que Gibraltar no dispone de una depuradora de aguas residuales y por consiguiente son vertidas en el mar, exactamente a nivel de Punta Europa, sabiendo que se trata de una zona de alta dispersión natural. En el último semestre del año 2014, se alcanzó un acuerdo con la empresa que llevará la construcción y más tarde la gestión de la futura depuradora de aguas residuales[378].

En relación con la contaminación atmosférica, la ribera norte es la mayor contaminante atmosférica en el estrecho de Gibraltar[379]con unas fuentes potenciales[380]

---

[375] Es el acrónimo de la Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza. Ver el subcapítulo IV.

[376] www.grupodiarioarea.es/2015/08/17/vertidos-de-aguas-residuales-sin-depurar-en-algeciras

[377]Gibraltar River Basin Management Plan Main Report March 2012, p. 26.

[378] www.tonline.co.uk/news/northumbrian-and-mwsl-to-build-gibraltar-wastewater-plant#.Vlgo-zbLSP-

[379] En el informe Análisis epidemiológico de la mortalidad por causas en la Bahía de Algeciras (2001–2005), la zona de Algeciras consta de la mayor tasa de riesgo de mortalidad general y prematura entre hombres y mujeres. Para informarse más, se puede consultar la Gaceta Sanitaria vol. 25, n°. 5, Barcelona set-oct 2011,

[380] Entre estos potenciales citamos la industria de : fabricación de papel, acero inoxidable, PET, acido tereftlatico purificado y acido isoflatico purificado, complejo petroquímico y unidades de fabricación de lubricantes, envasado, almacenamiento y trasvase de gases licuados del petróleo,

de contaminación muy diversa. Lo que causa una emisión en la atmosfera de gases, particulares, metales pesados y particulares en suspensión en las aguas[381]. A consecuencia de la situación en la Bahía, se la considera de la más contaminante de Europa[382]. Hasta el momento, la Bahía sigue codiciando el interés de las gigantes empresas petroleras[383], lo que acentuará aún más los factores contaminantes de la zona. Al lado opuesto de la ribera, no se puede constar la presencia cercana al litoral de actividad industrial.

Para la contaminación marina causada por los Estados ribereños, destacamos los puertos y sus actividades. En esta línea, la superficie del estrecho de Gibraltar alberga un gran número de puertos, cuatro en el norte y otros tantos en el sur. En general el puerto suele ser una fuente de contaminación cuya intensidad es íntimamente relacionada con la importancia del puerto en cuestión. En los puertos de la Línea, Tarifa, Gibraltar, y de Algeciras. Citados en orden ascendente de importancia. El puerto de Algeciras situado entre los 30 puertos del mundo en tráfico de mercancía en contenedores[384]. Pero también encabeza el sistema portuario español en suministro de combustible. El amplio espacio que permite el fondeo, le favorece para las operaciones del Bunkering tanto en atraque como en fondeo. Siguiendo el puerto de Algeciras, Gibraltar dispone de un puerto que es el mayor puerto del mediterráneo occidental de Bunkering, su principal actividad. En este puerto se ofrece servicios con tasas muy bajas

---

producción, distribución y comercialización de gases, fabricación de gases industriales y medicinales… etc.

[381] Véase el informe sobre el diagnostico de la situación ambiental del entorno del campo de Gibraltar sur www.eez.csic.es/files/InfoFinalAmpGibraltar.pdf

[382] Según la demanda y prepuestas presentadas por ONGs, que militan en la zona, al dialogo tripartito, el ecosistema de la zona marina ha perdido un inmenso valor, dando el ejemplo de las praderas de posidonia oceánica y diferentes lugares de nidificación de aves como flamencos que ya no son visibles en la zona.

[383] De momento las negociaciones con la empresa rusa Rosneft, están suspendidas debido a las sanciones económicas impuestas por las UU EE a la republica Rusa a raíz del conflicto en Ucrania. Pero con la firma del acuerdo nuclear "5+ 1" entre las cinco potencias y Irán y el levamiento de las sanciones, la potencia persa está negociando con el grupo cordobés Magtel está negociando con la Compañía Nacional Iraní de Refinado y Distribución la construcción de una refinería capaz de producir 200.000 barriles de petróleo al día. Para más detalles del temas se puede consultar las siguientes paginas: www.laesfera.opennemas.com/articulo/politica/ir-n-plantea-refiner-campo-gibraltar/20160118193048000629.html , www.elmundo.es/economia/2016/01/18/569cbd75e2704e4e108b461b.html , www.internacional.elpais.com/internacional/2016/01/18/actualidad/1453134670_308918.html , www.diariosur.es/andalucia/201601/19/iran-proyecta-construir-refineria-20160118224914.html y www.expansion.com/empresas/energia/2016/01/18/569d2554e2704ecd658b458c.html .

[384] Clasificación presentada por *Containerization International*

que hacen de él, un puerto muy competitivo. Además del servicio de suministro de buque a buque, el puerto de Gibraltar dispone de una gasolinera flotante por falta de espacio terrestre disponible en la Roca. Además, su base militar recibe habitualmente submarinos nucleares, o portadores de armas nucleares o bien a propulsión nuclear norteamericanos[385] o británicos. No se puede borrar de la memoria de la población del campo de Gibraltar, la ansiedad y el miedo, esperando el estallido, de un momento u otro, de una catástrofe debido a la presencia del submarino HMS Tireless que tenía una avería causada por una fuga del circuito primario de refrigeración del reactor.

Por lo que respeta al lado africano del estrecho, nos encontramos con el puerto de Tánger Ciudad, situado a la entrada del Estrecho de Gibraltar, solo recibe los buques rápidos que transitan entre Tánger y Tarifa y los buques de cruceros desde la inauguración del puerto Tanger-Med. Efectivamente, desde 2011 está en obras de transformación que está previsto llegar a su conclusión a finales del 2016. En este sentido se espera ver un puerto de turismo de cruceros y de ocio. Y justo a su izquierda, las obras del puerto de pesca, que antes estaba dentro de puerto de Tánger, está en su fase final de su terminación. Existía una zona franca industrial que abarcaba empresas de textil y de industria pesquera que era mayoritaria, pero fueron trasladadas a otras zonas industriales en el marco del programa de reforma mencionada.

El puerto de Tanger-Med, en función desde 2007, fue clasificado el 46 mejor puerto del mundo y el quinto al nivel del mediterráneo. En la misma zona está el puerto militar o la base naval que entrará en servicio en 2016 aunque se la puede considerar técnicamente terminado[386].

En el punto oriental del estrecho, está el puerto de Ceuta para el que el Bunkering representa la principal actividad económica.

---

[385] Según viene citado por el Pr. Verdú BAEZA, J., *Gibraltar : Controversia y Medio Ambiente* , Madrid Dykinson, 2008.en julio de 2004, llegó al puerto de Gibraltar el submarino norte americano de propulsión nuclear Albany donde realizaron labores de reparación bajo el casco. El 6 de abril del 2005 atracó el destructor estadounidense González DDG66, armado con misiles Tomahawk, el 30de julio de 2006 otro submarino nuclear USS Memphis, cargado con torpedos Hawks. Este submarino dispone de un histórico de accidentes.

[386] Según la declaración del ministerio delegado a cargo de la defensa nacional confirmó que esta base naval fortalecería la infraestructura y el equipamiento en el campo de la seguridad y la seguridad fronteriza.

Entre las dos riberas, existe un movimiento muy tenso de travesía que se acentúa durante el verano[387]. Existe una línea semanal entre Tanger-Med y Gibraltar, mientras entre Tánger y Tarifa, Algeciras/ Tanger-Med y Algeciras/ Ceuta, 49 buques cruzan el Estrecho de Gibraltar verticalmente diariamente[388]. En estas estadísticas no entran los buques de pesca ni los buques de recreo que navegan por el Estrecho.

Por lo que respeta a la contaminación marina originada por los Estados usuarios del Estrecho que se plasma en los buques navegando del Mediterráneo al Atlántico o que toman la ruta marítima inversa, se puede enumerar la contaminación por vertido deliberado o involuntario de hidrocarburantes o de alguna sustancia nociva para el medio ambiente marino y cuya eliminación o desaparición es lenta. Según lo que se puede descifrar de los datos del 2013 publicados por US Energie Information Administration (EIA)[389], los 4.6 millones de barriles que pasan por el Canal de Suez y que incluye al petróleo que pasa por el Oleoducto SUMED[390] (a los que se añade el oro negro estimado a 2.9 millones de barriles por día que pasa por los Estrechos turcos) tienen que pasar por el estrecho de Gibraltar para continuar su ruta hacia el estrecho danés y el mercado norteamericano. Según el GibRep[391] en 2014, 63056 buques pasaron por el Estrecho y en 2014 fueron 73.410[392]. En total son 108.354 en 2014 y 111.087 en 2015, buques que utilizaron el estrecho. Cabe notificar que el número de buques que utilizan la Westbound que corresponde a la salida de la cuenca mediterránea, es mayor que el número de Westbound que corresponde a la entrada a la cuenca. Esta diferencia

[387] Según los datos entregados por el jefe del CCS de Tarifa, Sr Adolfo Serrano Solís, transitaron entre buques de pasaje, convencionales y alta velocidad que realizan línea regular entre los puertos de la península (Algeciras y Tarifa) y los de la ribera sur del Estrecho (Tánger, Tanger-Med y Ceuta) 24141 en 2014 y 25227 en 2015 según los datos del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa. Al mismo tiempo según los datos del CSTM (Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger o Tangier Vessel Traffic Services, que incluyen las mismas líneas pero entre los puertos de la península y los puertos de Tánger y Tánger-Med 11157 en 2014 y 12450 en 2015.

[388] Son datos publicados por la autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras en su memoria anual del 2014.

[389] Véase el informe en su página oficial : www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC

[390] Es un oleoducto petrolero en Egipto que une la terminal de Ain Sukhna en el golfo de Suez con Sidi Kerir en el Mediterráneo. Este oleoducto representa una alternativa del Canal de Suez para el transporte del petróleo desde el golfo pérsico hacia el Mediterráneo y Europa.

[391] Op. Cit., nota 387.

[392] En este datos no figuran la estadística de los buques por categoría tal como era en los datos de 2011, 2012 que había recibido desde el CSTM de Tánger, que era en el marco de mi trabajo de investigación para acceder a la línea de investigación. He vuelto a contactar la misma persona mediante correo electrónico, que se ha quedado sin ninguna respuesta.

se explica por la presencia masiva de buques petroleros que dejan el Mediterráneo con rumbo a los mercados de destino. En 2013, el 8% del comercio marítimo mundial del petróleo pasó por el Mediterráneo y por ende, transitó por el estrecho de Gibraltar[393].

Como se pudo comprobar, el estrecho de Gibraltar conoce una gran congestión de tráfico marítimo repartida entre el movimiento entre los dos continentes, así como la comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo[394], que contribuye diariamente a su contaminación, junto a otras fuentes de contaminación que habíamos citado.

No se puede cerrar esta parte sin abordar un proyecto que lleva desde 1979[395], acaparando tanto la intención y el interés de los académicos como los políticos y que pueda revolucionar la zona del estrecho de Gibraltar. Se trata del enlace fijo entre España y Marruecos o mejor dicho, entre el continente de Europa y de África. Desde entonces y para localizar la zona exacta que pueda abarcar el enlace, se llevaron a cabo estudios sobre los conocimientos geológicos, oceanográficos, sísmicos, estudios de ingeniería y datos socioeconómicos, lo que contribuyó a elegir el proyecto adecuado tomando en cuenta los resultados de los estudios ya citados. Al principio, los modelos planteados, era puente sobre apoyo fijo, puente sobre apoyos flotantes, túnel apoyado sobre el fondo, túnel flotante, y túnel excavado. En 1995, la decisión que centrase en un túnel ferroviario excavado bajo el fondo marino.

Obviamente, es muy importante para este trabajo consultar el estudio que concierne el impacto del proyecto del enlace fijo sobre el medio ambiente marino del estrecho de Gibraltar[396]. Se prevé la contaminación del litoral en la zona sur del estrecho

---

[393] Véase World Oil Transit Chokepoints, U.S. Energy Information Administration. Last Updated: Novembre 10, 2014. p. 8.

[394] Se puede ver en realidad el estado de esta congestión consultando la siguiente pagina web que visualiza en tiempo real los buques que transitan por el estrecho y los que utilizan las líneas regulares entre el norte y el sur del estrecho : www.marinetraffic.com/es/ais/home/centerx:-6/centery:36/zoom:10

[395] El lanzamiento oficial de los estudios se realizó conjuntamente por el difunto Rey Hassan II y SM rey abdicado Juan Carlos I, en junio de 1979 y el 24 de octubre de 1980, un acuerdo fue firmado entre los Gobiernos de ambos países a raíz del cual se ha creado un Comité Mixto hispano-marroquí, que es el órgano de dirección del proyecto, y dos sociedades de estudios estatales: la Société Nationale d'Études du Détroit de Gibraltar (SNED)en Rabat y la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar. S.A (SECEGSA).

[396] Este estudio abarca las tres fases del proyecto: la fase que concierne las obras del terminal y del trazado, la fase de construcción del túnel y la fase de la explotación. Los medios objetos del estudio son: el medio físico, el medio biológico y el medio socio-económico.

si no se toman las medidas adecuadas[397] durante la realización de la galería. En lo que concierne la fauna, igualmente se puede paliar los impactos, siguiendo las siguientes medidas: limitación del periodo de los trabajos, corrección del efecto barrera de la línea férrea sobre la fauna durante la fase de explotación y la protección de las aves frente a colisión. En este caso se recomienda la construcción de caballones paralelos a la traza u otro tipo de obstáculos que obligue a las aves que viven cerca, a aumentar la altura del vuelo para atravesar la zona de la vía férrea. Así mismo, se recomienda el aislamiento de las instalaciones eléctrica para evitar la electrocución de las aves.

[397] op. cit., nota 350, consultar la página 488 del informe.

2.2. LOS PRINCIPALES SUJETOS Y ACTORES JURÍDICOS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN EL MARCO DE LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO.

Cuando se plantea el tema del Estrecho de Gibraltar y se abordan los intereses, problemas o acciones situados en la zona del estrecho, se piensa en los sujetos o actores jurídicos inherentes al estrecho. Para este propósito, presentamos en este párrafo una imagen clara sobre los compromisos internacionales sobre la protección del medio ambiente marino de los actores vinculados al estrecho de Gibraltar, tanto aquellos que son los principales sujetos como el caso de los Estados ribereños, como aquéllos involucrados en la zona por tener un vínculo jurídico con su "colonia", tal es el caso del Reino Unido con Gibraltar o bien por formar parte de su geografía como organización internacional de Integración, desde luego aquí aludimos a la Unión Europea.

El objeto principal de este párrafo, es resaltar las normas internacionales que se supone aplicar por los ribereños al estrecho de Gibraltar, que es el centro de interés del presente trabajo de investigación.

Con el motivo de quedarnos en el tema de la protección del medio ambiente marino, sería importante subrayar los compromisos internacionales de estos actores en la materia.

2.2.1. Estados ribereños: España y Marruecos

El medio ambiente es uno de los temas que acapara la atención de la comunidad internacional. En esta óptica, la mayoría de las convenciones y protocolos fueron adoptados y entraron en vigor. España y Marruecos no forman la excepción y son parte de múltiples convenios internacionales, y son los principales sujetos jurídicos del Estrecho de Gibraltar y son los únicos Estados que pueden llevar "el título" de "Estado ribereños". Mientras que Gibraltar no se le puede calificar de "Estado", ni tampoco le corresponde la calificación de "un sujeto jurídico".

2.2.1.1. El Reino de España.

Siendo un país muy vinculado a las actividades relacionadas con el medio marino desde los tiempos remotos y con una costa de 10663 kilómetros de longitud, clasificado el cuadragésimo al nivel mundial y el cuarto al nivel del continente europeo detrás de Noruega, Grecia y el Reino Unido, España está presente en múltiples compromisos internacionales así, como regionales, que tratan la protección del medio ambiente marino. En lo siguiente, empezamos por los convenios internacionales que serán seguidos por los convenios regionales que conciernen la zona del Mediterráneo.

2.2.1.1.1. Compromisos al nivel internacional.

Empezando por el convenio de la Organización Marítima Internacional, "IMO". España es miembro de la organización desde 1962.

A pesar de que España formaba parte de los Estados ribereños que se opusieron durante las sesiones maratonianas, al cambio del régimen jurídico de los Estrechos de navegación internacional, tal es el caso del Estrecho de Gibraltar, firmó el CNUDM el 4 de diciembre del 1984 que no tardó en ratificar. Era el 15 de enero del 1997[398] unos años después de su entrada en vigor[399].

Convenios relativos a la prevención de la contaminación del mar:

El Convención internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78).el protocolo 78 relativo al MARPOL (firmado por España el 6 de

[398] El Boletín Oficial de España Núm.39 del 14 de Febrero de 1997, p. 4966.

[399] España tuvo que reiterar, en su declaración, su actitud acerca del caso de Gibraltar haciendo referencia al artículo X del Tratado de Utrecht y era como siguiente « España, en el momento de proceder a la ratificación, declara que este acto no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativas a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, suscrito entre las Coronas de España y Gran Bretaña. España considera, asimismo, que la Resolución Ill de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no es aplicable al caso de la Colonia de Gibraltar, la cual está sometida a un proceso de descolonización en el que son aplicables exclusivamente las resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas»

mayo de 1978 y ratificado el 22 de junio de 1984[400]). El Protocolo 97[401] que enmienda MARPOL (73/78), firmado el 24 de junio de 2003 y en vigor el 19 de mayo de 2005[402]. También la enmienda del 2004 al Anexo II del MARPOL (73/78) entró en vigor el 1 de enero del 2007[403] junto a la enmienda del Anexo I[404] . Es la misma situación en el caso de la enmienda del Anexo VI del MARPOL (73/78)[405] .

El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias. España firmó este convenio el 27 de abril de 1973 en Londres y ratificado el 13 de julio 1974 y entró en vigor el 30 de agosto de 1975[406]. En cuanto al protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, fue firmado el 7 de noviembre de 1996, en Londres y ratificado el 30 de marzo de 1998 y entró en vigor 24 de marzo de 2006[407] .

En la categoría del uso de materias perjudiciales en los buques, España presentó su adhesión al Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convención AFS de 2001), el 30 de enero de 2004 y entró en vigor el 17 de septiembre de 2008[408].

En el marco de la cooperación para luchar contra la contaminación por hidrocarburos, España firmó también el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos 1990, el 27 de noviembre de 1991 en Londres y entró en vigor el 13 de mayo de 1995[409]. Sin embargo su adhesión al Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de

[400] El BOE., n°. 249, del 17 de octubre de 1984, p. 28994.
[401] En este protocolo se ha añadido el Anexo VI al MARPOL (73/78).
[402] El BOE., n°. 251 del 18 de octubre de 2004, p. 34660.
[403] El BOE., n°. 38, del 13 de febrero del 2007, p. 6201.
[404] El BOE., n°. 38, del 13 de febrero del 2007, p. 6142.
[405] El BOE., n°. 38, del 14 de febrero del 2007, p. 6375.
[406] El BOE., n°. 269, del 10 de Noviembre 1975, p. 23430.
[407]El BOE., n°. 77, del 31 de marzo 2006, p. 12457.
[408] El BOE., n°. 267 del 7 de noviembre 2007, p. 45630.
[409] El BOE., n°. 133 del 5 de junio de 1995, p. 16477.

contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas 2000, fue el 14 de enero de 2005 y entró en vigor el 14 de junio de 2007[410].

Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM) España forma parte de los ocho Estados firmantes y su ratificación está pendiente[411].

El Convenio internacional relativo a la intervención en alta Mar en caso de accidentes que causen o pueden causar una contaminación por Hidrocarburos, fue firmado por España el 7 de octubre de 1970 en Londres y ratificado el 8 de noviembre de 1973 y entró en vigor el 6 de mayo de 1975[412]. En cuanto a la adhesión al protocolo de este Convenio, fue el 23 de febrero de 1994 y entró en vigor el 12 de junio de 1994[413]

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación el 22 de marzo de 1989. Fue firmado en Basilea el 22 de marzo de 1989 y entró en vigor el 8 de mayo de 1994[414]. También adoptó la enmienda del Anejo I y los Anejos VIII y IX el 27 de febrero de 1998 en Kuchin (Malasia) que entraron en vigor el 11 mayo de 1999[415].

El protocolo relativo a la intervención en Alta Mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos 1973. España pasó a formar parte del Protocolo el 23 de febrero de 1994 y entró en vigor el 12 de junio de 1994[416].

El Convenio relativo a la evaluación del impacto sobre el medio ambiente en el contexto transfronterizo. España firmó este convenio el 26 de febrero del 1991 y lo

---

[410] El BOE., n°. 201 del 23 de agosto de 2006, p.30940.
[411] Conviene recordar que este Convenio aun no está en vigor.
[412] El BOE., n°. 49, del 26 de febrero de 1976, p. 3992.
[413] El BOE., n°. 112, del 11 de mayo de 1994, p. 14432.
[414] El BOE., n°. 227 del 22 de septiembre de 1994, p. 29062.
[415] El BOE., n°. 120 del 20 de mayo de 1999, p. 19034.
[416] El BOE., n°. 112 del 11 de mayo de 1994, p. 14432.

ratificó el 10 de septiembre del 1992 y está en vigor desde el 10 de septiembre del 1997[417].

Convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones:

España firmó el Convenio Internacional sobre la responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969, el 7 de octubre de 1970 en Londres, su ratificación tuvo lugar el 8 de diciembre de 1975 y entró en vigor el 7 de marzo de 1976[418]. Este convenio fue enmendado por el protocolo de 1992[419] y cuya ratificación por España fue el 12 de junio de 2001[420]. En lo que concierne su protocolo de 1976, España firmó su adhesión el 5 de octubre de 1981 y la entrada en vigor fue el 20 de enero de 1982[421].

Otro Convenio sobre la responsabilidad civil fue firmado por España. Se trata del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), la firma tuvo lugar en Londres el 22 de septiembre de 2002 y está en vigor desde el 22 de enero de 2008[422].

España, también, se adhirió al Convenio internacional de creación de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos 71, el 22 de Septiembre de 1981 y entró en vigor el 6 de enero de 1982[423]. En relación con el Fund Protocol 92, que es el Protocolo que enmendó el Convenio Internacional en cuestión, fue firmado por España el 2 de octubre de 1997 y entró en vigor el 16 de mayo de 1998[424].

También, ha firmado el protocolo 2003 del Convenio internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la

---

[417] El BOE., n°. 261 del 31 de octubre del 1997, p. 31435.
[418] El BOE., n°. 58, del 8 de marzo de 1979, p. 4789.
[419] Véase el articulo 3.a).ii) del protocolo de 1992 que sustituye el articulo II del Convenio de 1969.
[420] El BOE., n°. 150, de 23 de junio de 2001, p. 22418.
[421] El BOE., n°. 30, del 4 de febrero de 1982, p. 2805.
[422] El BOE., n°. 43 del 19 de febrero de 2008, p. 9011.
[423] El BOE., n°. 60, del 11 de marzo 1982, p. 6435.
[424] El BOE., n°. 244 del 11 de octubre de 1997, p. 29587.

contaminación de Hidrocarburos (92) el 26 de septiembre de 2003 en Londres y que está en vigor desde el 3 de marzo de 2005[425].

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES, 1971), el accesión de España fue el 21 de mayo de 1974 y entró en vigor el 15 de julio del 1975[426].

2.2.1.1.2. Compromisos firmados a nivel regional: caso de la región mediterránea.

En esta parte se trata de los protocolos al convenio de Barcelona y cuyo objetivo es la protección del medio ambiente contra la contaminación.

El Protocolo sobre la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves ("Protocolo de Vertidos o Dumping") 1976, que fue enmendado en 1995. España ratificó esta enmienda el 17 de febrero del 1999.

El Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia causadas por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales ("Protocolo de Emergencia") 1976, sustituido en 2002. España firmó esta versión el 25 de enero del 2002, la ratificó el 10 de julio del 2007 y está en vigor desde el 9 de agosto del 2007.

El Protocolo sobre la protección del Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre ("Protocolo COT o LBS"), enmendado en 1996. Este protocolo en su primera versión fue firmado por España el 17 de mayo de 1980, en cuanto a la ratificación de su enmienda fue el 17 del febrero del 1999.

El Protocolo sobre áreas protegidas (Ginebra, 1982). Desde 1995 pasa a denominarse Protocolo sobre Zonas Especialmente Protegidas y Diversidad Biológica en el Mediterráneo ("Protocolo ZEPIM"). Firmado por España el 10 de junio del 1995, ratificado el 23 de diciembre de 1998 y desde el 12 de diciembre del 1999 está en vigor.

---

[425] El BOE., n°. 28 de 02 de Febrero de 2005, p. 3629.
[426] Véase el estatuto de los convenios multilaterales
www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx p. 266.

El Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo (Madrid, 1994) ("Protocolo *Offshore*"). Firmado por España el 14 de octubre del 1994 pero hasta el momento no ha sido ratificado.

Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (Protocolo "*Hazardous wastes*"). Firmado por España el 1 de octubre del 1996 pero hasta el momento no lo ha ratificado.

Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo (Almería, 2008) (Protocolo GIZC). Firmado por España el 21 de enero del 2008, ratificado el 22 de junio del 2010 y está en vigor desde el 24 de marzo del 2011.

El Convenio para la protección del Medio Marino y de la Región costera del Mediterráneo, que es la enmienda del convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, España comunicó su accesión a este protocolo el 17 de febrero del 1999 y está en vigor desde el 9 de julio del 2004[427].

2.2.1.2. El Reino de Marruecos

Desde siempre Marruecos está presente en las convenciones internacionales, comparte las preocupaciones y participa a las reflexiones sobre los temas y problemas planteados que sean al nivel internacional o regional.

En el caso de Marruecos y como viene en los datos del Ministerio de la Energía, Minas, Agua y Medio Ambiente[428], son unos 27 (entre convenciones y protocolos los que han sido ratificados por el Reino marroquí, de ellos retenemos 24 para presentarlos de forma sucinta. Porque éstos tratan especialmente a la protección del medio ambiente

[427] El BOE., n°. 173 del 19 de junio del 2004, p. 26173.

[428] Informes oficiales del Ministerio de la energía, minas, aguas y medio ambiente: Departamento del medio ambiente. www.minenv.gov.ma

marino y las contaminaciones y presentan las disposiciones para luchar y prevenir contra toda clase de contaminación.

2.2.1.2.1. Compromisos al nivel internacional.

Empezando por la OMI, Marruecos es miembro desde el 30 de julio de 1962. Se puede comprobar que pocos años después de su independencia y un mes después de la llegado al trono del difunto Rey Hasan II, Marruecos estaba consciente de la importancia de ser miembro de esta Organización y también de los riesgos a los que se pueden exponer sus costas.

Por lo que respecta al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), en el caso de Marruecos, fue firmada el 10 de diciembre de 1982, ratificada el 31 de mayo del 2007 y entró en vigor el 5 de marzo del 2009[429].

Convenios relativos a la prevención de la contaminación del mar:

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias[430].La adopción de esta convención fue el 29 de diciembre de 1972 y entró en vigor el 30 de agosto de 1976. En el caso de Marruecos la ratificación fue el 20 de marzo de 1977 y entró en vigor el 20 de marzo el 1977.

La convención internacional de 2001 sobre el control de los sistemas antiincrustantes[431] perjudicial en los buques[432] (Convención AFS de 2001). La presente convención, fue adoptada el 14 de marzo del 2010. Fue ratificada en Marruecos el 5 de octubre de 2001 y entró en vigor el 14 de julio del 2010.

La Convención internacional sobre la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por los hidrocarburos. Este Convenio fue adoptado el 30 de noviembre de 1990 y entró en vigor el 13 de mayo de 1995. Ratificado por Marruecos el 24 de

[429] B.O n° 5714 del 5 de marzo del 2009, Dahir n° 1-04-134 el 17 joumada II 1429 (23 mayo 2008).

[430] www.minenv.gov.ma/PDFs/Conv_milieu-marin/27.pdf

[431] Antiincrustante es un compuesto químico que evita a que la sal del agua se depositen la superficie de los buques.

[432] www.minenv.gov.ma/PDFs/Conv_milieu-marin/26.pdf

marzo de 1995 y entró en vigor el 29 de julio de 1995[433]. Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas[434]. Este Protocolo fue adoptado en Londres el 3 de mayo 1996, esta modificado por el Protocolo del 2010 y aún no ha entrado en vigor. En el caso de Marruecos lo ratificó el 19 de marzo del 2003[435].

El Convenio internacional sobre la intervención en alta mar en caso de accidente que provoca o puede provocar contaminación por los hidrocarburos. Marruecos depositó el documento de su adhesión el 11 de abril de 1974 en Londres y ratificado el 6 de mayo de 1975[436].

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Marruecos fue de los Estados firmantes del Convenio que ratificó el 28 de diciembre del 1995y está en vigor desde el 27 de marzo del 1996[437].

Siendo un país que importa hidrocarburos y también pasan buques por sus zonas marítimas, Marruecos se beneficia como Estado contratante de la protección contra la contaminación de sus aguas. El primer convenio que ha firmado en este marco es el Convenio Internacional para la prevención de la Contaminación de las aguas del Mar por Hidrocarburos[438]. Fue ratificado por Marruecos el 29 de febrero de 1968. Pero fue sustituido por el Convenio Internacional para la prevención de la contaminación por los buques justo con su entrada en vigor.

---

[433] B.O n°5204 du 15 avril 2004 ; Dahir n°1-99-308 du 9 chaoual 1424 ,4 décembre 2003)

[434] www.minenv.gov.ma/PDFs/Conv_milieu-marin/24.pdf

[435] B.O n° 5158 du 6 novembre 2003- Dahir n°1-02-216 du 10 rabii I 1424 (12 mai 2003)

[436] Se puede consultar la siguiente pagina web:.www.ifrc.org/docs/idrl/I451FR.pdf

[437] B.O n°4892du 19 abril 2001 ; Dahir n° 1-96-92 du 27 chaabane 1421 (24 noviembre 2000).

[438] Dahir n° 1-88-519 du 8 chaabane 1389 (20 octobre 1969) portant adhésion du Royaume du Maroc à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954, telle qu'elle a été amendée par la Conférence de Londres du 13 avril 1962 et publication de cette convention. (Boletín Oficial: B O n°2997 du 08 abril 1970). Dahir es el equivalente del Decreto Real en este caso se trata de la promulgación por el Rey de una ley votado por el parlamento. En otro caso se trata de una decisión Real de nominar a una persona en un puesto de alto rango.

El convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques tal como se ha enmendado por el Protocolo de 1978 (M.A.R.P.O.L). La ratificación tuvo lugar el 12 de octubre de 1993y entró en vigor el 12 de enero de 1994[439].

El Protocolo de 1997 modificando la Convención internacional de 1973 para la prevención de la contaminación por los buques, tal como está modificado por el Protocolo de 1978[440]. En el caso de Marruecos, fue ratificado el 3 de mayo del 2011, está en vigor desde el 3 de agosto del 2011.

El protocolo de 1973 sobre la intervención en alta mar en caso de contaminación por substancias distintas de los hidrocarburos[441.] Fue ratificado por Marruecos el 30 de enero del 2001 y entró en vigor el 30 de abril del 2001[442].

Convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones:

El protocolo de 1992 sobre la responsabilidad civil que nace de los daños resultados de la contaminación por hidrocarburos. En el caso de Marruecos fue firmado el 15 de junio de 1993 y ratificado el 28 de junio del 2000. Entró en vigor el 28 de agosto del 2001[443].

El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (Bunker 2001)[444]. Esta convención fue firmada el 23 de marzo del 2001, ratificada el 14 de marzo del 2010 y entró en vigor el 14 de julio del 2010.

La convención internacional de 1992 sobre la creación de Fondos internacionales de Indemnización en caso de contaminación por los hidrocarburos. Se ve que Marruecos como país contratante, asegura una indemnización en caso de que sus

---

[439] En la página oficial de la Secretaria General del Gobierno se encuentran todos los boletines oficiales desde el año 1912 hasta 2011. Se puede consultar el boletín Oficial N° 4305 del 3 de mayo de 1995. www.ssg.gov.ma

[440] Se puede consultar la página web del ministerio www.minenv.gov.ma/PDFs/Conv_milieu-marin/12.pdf

[441] op. Cit., www.minenv.gov.ma/PDFs/Conv_milieu-marin/7.pdf

[442] B.O n° 4958 del 6 de diciembre del 2001 ; Dahir n°1-00-301 del 29 Rabii I1422 (22 de junio del 2001)

[443] B O n° 4878 du 1er mars 2001 ; dahir 1-96-174 du 23 chaabane 1421 (20 novembre 2000).

[444] Convención consultada en la página oficial del ministerio de energía, minas, agua y medio ambiente, Departamento del medio ambiente. También se puede consultar en la Secretaria General de Gobierno.

territorios estén afectados en las condiciones dictadas. Marruecos no tardó en firmar y ratificar esta convención. La primera acción fue el 6 de junio del 1993 y la segunda el 28 de julio del 2000 y está en vigor desde el 18 de agosto del 2001.

Protocolo de 2003 de la convención internacional de 1992 que lleva sobre la creación de Fondos Internacionales complementario de indemnización contra los daños causados por la contaminación de los hidrocarburos. Marruecos depositó su adhesión el 11 de noviembre de 2009[445].

Dos protocolos están pendientes de su aprobación. Hasta el momento están en un proyecto de Ley en la Secretaria General del Gobierno[446]. Se trata del proyecto de Ley n°54-12 sobre la aprobación del Protocolo de 1996 del Convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación de los mares por el vertimiento de los residuos y otras materias hecho a Londres el 7 de noviembre 1996. El segundo es el proyecto de Ley n°12-12 sobre la aprobación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM).

2.2.1.2.2. Compromisos al nivel regional: caso de la región mediterránea.

A este nivel, abordamos los protocolos del convenio de Barcelona, cuyo objetivo es la protección del medio ambiente marino del Mediterráneo contra la contaminación

El Protocolo sobre la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves ("Protocolo de Vertidos o Dumping") 1976. Marruecos firmó este Convenio el 16 de febrero del 1976, lo ratificó el 15 de enero del 1980 y ratificó también su enmienda de 1995[447] (se ha añadido "o incineración en el mar") el 5 de diciembre del 1997.

---

[445] Dahir n° 1-09-46 du 22 safar 1430 (18 février 2009) portant promulgation de la loi n° 10-08, B.O n° 5784 du 5 novembre 2009).

[446] Entre las misiones del SGG, coordinar la preparación de proyectos de leyes y reglamentos de los distintos departamentos, su misión es asegurar el transcurso de cualquier proyecto mediante la comprobación del cumplimiento de las disposiciones constitucionales y su compatibilidad con las leyes y reglamentos en vigor y su traducción al francés. Por lo tanto, su papel es acompañar a cualquier proyecto, desde la concepción pronto para publicación en el Boletín Oficial

[447] Con la enmienda es la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves o incineración en el mar.

El Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia causadas por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales ("Protocolo de Emergencia") 1976 Sustituido en 2002 que fue firmado el 25 de enero del 2002, ratificado el 26 de abril del 2004 y está en vigor desde el 26 de mayo del 2011.

El Protocolo sobre la protección del Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre ("Protocolo COT o LBS"), enmendado en 1996. La firma de este convenio por Marruecos tuvo lugar el 17 de mayo del 1980, la ratificación de la primera versión el 9 de febrero del 1987 y la ratificación de su enmienda fue el 2 de octubre del 1996 y está en vigor desde el 11 de mayo del 2008.

El Protocolo sobre áreas protegidas (Ginebra, 1982). Desde 1995 pasa a denominarse Protocolo sobre Zonas Especialmente Protegidas y Diversidad Biológica en el Mediterráneo ("Protocolo ZEPIM"). Marruecos firmó este protocolo el 10 de junio del 1995, lo ratificó el 24 de abril del 2009 y está en vigor desde el 25 de mayo del 2009.

El Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo (Madrid, 1994) ("Protocolo Offshore"). La ratificación tuvo lugar el 1 de julio del 1999 y entró en vigor el 24 de marzo del 2011.

Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (Protocolo "Hazardous wastes"). En el caso de este protocolo, la firma fue el 23 de marzo del 1997, la ratificación el 1 de julio del 1999 y está en vigor desde el 18 de enero del 2008.

Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo (Almería, 2008) (Protocolo GIZC). Para este último protocolo, la firma tuvo lugar el 21 de enero del 2008, la ratificación fue el 21 de septiembre del 2012 y está en vigor desde el 21 de octubre del 2012.

La Convención sobre la protección del medio marino y de la costa mediterránea. La convención original, fue adoptada en 1976 y ésta es el resultado de su enmienda y fue adoptada en Barcelona, el 10 de junio de 1995, entra en vigor el 9 de julio de 2004.

En el caso de Marruecos fue adoptada el 10 de junio del 1995, ratificada el 7 de diciembre de 2004 y entró en vigor el 6 de enero de 2005.

2.2.2. Otros actores.

En este punto, pretendemos abordar otros dos protagonistas del estrecho, pero que no son Estados. Uno lo es, por pertenecer geográficamente a nuestro estrecho y el otro por incluirlo jurídicamente y también geográficamente.

Se trata de Gibraltar, la colonia británica que no dispone de una personalidad jurídica internacional, El punto extremo oriental del estrecho. En cuanto al otro actor, se trata de la UE cuya normativa afecta el estrecho de Gibraltar, mediante España, Estado miembro. Mientras geográficamente, el estrecho está dentro de la delimitación marítima de la UE en el sur del continente europeo.

2.2.2.1. La colonia británica de Gibraltar.

La colonia de Gibraltar es un componente "físico" del Estrecho y, por lo tanto, el Reino Unido lo es también mediante su territorio de ultramar. Pero esto no se interpreta en absoluto, que todo convenio internacional firmado por el RU, está extendido a estos territorios llamados de ultramar. Las ilustraciones presentadas por el gobierno británico[448] en este ámbito, explican que ninguno de estos territorios, pueden formar parte de los tratados en su propio derecho, excepto si se dispone de una autorización expresa del gobierno británico. Cuando el RU pretende extender un tratado a los territorios de ultramar, debe consultarlos al principio de las negociaciones. También el gobierno británico, puede motivar y animar el territorio de ultramar para que acepten la extensión del tratado objeto de negociación, resaltando la importancia y el interés de formar parte del tratado objeto de negociación. En el caso de Gibraltar como territorio

[448]Para más detalles sobre la política de extensión de los tratados firmado por el RU a los territorios de ultramar, se puede consultar este documento del siguiente enlace.
www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/308103/Extension_to_OTs_guidance.pdf.

de ultramar, está vinculado en el marco de la protección del medio ambiente marino, a los siguientes convenios internacionales:

La convención internacional sobre la creación de Fondos internacionales de Indemnización en caso de contaminación por los hidrocarburos. El Protocolo 92 que enmienda el convenio (FUNDI 71), firmado por RU el 29 de septiembre del 1994 y en vigor desde el 30 de mayo del 1996. Y declaró su extensión a Gibraltar a partir del 15 de mayo del 1998. En el marco del mismo convenio, el RU depositó su documento de accesión al Protocolo 2003, el 8 de junio del 2006 y está en vigor desde el 8 de septiembre del 2006. Pero no fue extendido a Gibraltar.

El Protocolo de 1992 sobre la responsabilidad civil que nace de los daños resultados de la contaminación por hidrocarburos. El Reino Unido, depositó su accesión el 29 de septiembre del 1994 que fue extendida a Gibraltar el 15 de mayo de 1998. Y desde el 30 de mayo de 1996 está en vigor.

El Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convención AFS de 2001). El RU depositó su documento de accesión el 7 de junio del 2010 y está en vigor desde el 7 de septiembre del 2010. Y el 2 de enero del 2013 fue extendida a Gibraltar.

El CNUDM. El 25 de julio el Reino Unido accedió al CNUDM que fue extendido simultáneamente a Gibraltar.

El Protocolo del 1978 del Convenio Internacional sobre la prevención de la contaminación por lo buques (MARPOL 73). Fue ratificado el 22 de mayo del 1980 y está en vigor desde el 2 de octubre del 1983 y extendido a Gibraltar a partir del 1 de diciembre del 1988. Pero conviene notificar que el RU formalizó su accesión al Anexo III y V, el 27 de mayo del 1986 y entró en vigor el 1 de julio del 1992. En cuanto al Anexo IV, el RU depositó su documento de accesión el 11 de septiembre del 1995 y está en vigor desde el 27 de septiembre del 2003. Pero este anexo no está extendido a Gibraltar.

El Protocolo 97 enmendando el Convenio internacional para la prevención de contaminación por los buques (78/73). El RU ratificó este Protocolo el 4 de agosto del

2004 y está en vigor desde el 19 de mayo del 2005. Sin embargo su extensión a Gibraltar está en vigor desde el 8 de junio del 2011.

Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación

En el ámbito regional y exactamente en el caso del Mediterráneo, se nota la ausencia de Gibraltar como parte del Convenio de Barcelona así como de sus protocolos. Perteneciendo a la cuenca mediterránea y no formar parte del susodicho convenio, resulta inexplicable está excluida.

Anteriormente, hemos visto que Gibraltar como otras colonias del RU, únicamente se le extiende un tratado firmado por el gobierno británico. En el caso del convenio de Barcelona, el RU no puede formar parte de él, ya que no es un país que pertenece geográficamente al mediterráneo. Pero, está vinculado a la cuenca políticamente mediante su colonia. Hasta el momento, de parte del gobierno de Gibraltar, se ha intentado formar parte del convenio, pero hasta el momento se ha chocado contra la voluntad de un Estado Parte, se trata bien de España. Tal como me lo ha notificado mi interlocutor gibraltareño, se trata de un problema político y que para ellos les favorece ser miembro del convenio. También el gobierno británico, desea ver Gibraltar entre los miembros del Convenio de Barcelona.

Debido a que el convenio no aborda los requisitos ni los procedimientos para integrar éste, no hemos podido obtener informaciones útiles que contesten a nuestras preguntas al intentar averiguarlo contactando la sede del PAM en Barcelona.

2.2.2.2. La Unión Europea

La UE como organización internacional de integración, goza de una personalidad jurídica que le permite firmar y ratificar los convenios internacionales. Es la Comisión quien asuma la responsabilidad de la firma pero, la consulta de los Estados miembros es primordial antes de la dicha firma.

En este marco, la UE a nivel internacional ha firmado y ratificado el CNUDM. La firma era el 7 de diciembre del 1984 y su ratificación tuvo lugar el 1 de abril del 1998.

La Convención sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo, firmado por la UE el 26 de febrero del 1991 y ratificado el 24 de junio del 1997.

En cuanto al nivel regional ha firmado y ratificado los protocolos del Convenio de Barcelona.

El Protocolo sobre la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves ("Protocolo de Vertidos o *Dumping*") 1976, que fue enmendado 1995. La UE ratificó esta enmienda el 12 de noviembre del 1999.

El Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia causadas por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales ("Protocolo de Emergencia") 1976 sustituido en 2002. La UE firmó esta versión, el 25 de enero del 2002, la ratificó el 26 de junio del 2004 y está en vigor desde el día de su ratificación.

El Protocolo sobre la protección del Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre ("Protocolo COT o LBS"), enmendado en 1996. La UE ratificó la nueva versión el 12 de noviembre del 1999 y está en vigor desde el 11 de mayo del 2008.

El Protocolo sobre áreas protegidas (Ginebra, 1982). Desde 1995 pasa a denominarse Protocolo sobre Zonas Especialmente Protegidas y Diversidad Biológica en el Mediterráneo ("Protocolo ZEPIM"). Firmado por la UE el 10 de junio del 1995, ratificado el 12 de noviembre del 2008 y desde el 12 de diciembre del 1999 está en vigor.

El Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo (Madrid, 1994) ("Protocolo Offshore"). Firmado 17 de diciembre del 2013, ratificado el 29 de marzo del 2013 y desde el mismo día está en vigor.

El Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (Protocolo "*Hazardous wastes*"). Hasta el momento la UE aún no lo ha firmado.

El Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo (Almería, 2008) (Protocolo GIZC). La UE apostó su firma el 16 de enero del 2009, lo ratificó 29 de septiembre del 2010 y está en vigor desde el 24 de marzo del 2011.

2.2.2.3. La OMI.

Esta organización[449] representa la piedra angular para la protección del medio marino así como para la seguridad marítima. No sería una redundancia si recordamos que la mayoría de los Convenios internacionales sobre el tema, fueron elaborados bajo su auspicio.

Esta organización[450] representa la piedra angular para la protección del medio marino así como para la seguridad marítima. No sería una redundancia si recordamos que la mayoría de los Convenios internacionales sobre el tema, fueron elaborados bajo su auspicio.

Protección marítima y piratería

La OMI tiene, como parte fundamental de su mandato, el deber de velar, en la medida de lo posible, por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo. Para gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima, la Organización elabora reglas y orientaciones adecuadas a través del Comité de seguridad marítima (MSC) con aportaciones del Comité de facilitación (FAL) y el Comité jurídico (LEG).

Medio marino

En el contexto general del desarrollo sostenible, el transporte marítimo constituye una gran fuerza impulsora y muy positiva, dado que contribuye

[449] Véase su presentación en el apartado 1.2.2. de la parte I.
[450] Véase su histórico en el apartado 1.2.2. de la parte I.

considerablemente al comercio y la prosperidad mundiales y sus repercusiones negativas en el medio ambiente a escala mundial son relativamente reducidas.

El mandato original de la OMI estaba relacionado, ante todo, con la seguridad marítima. Sin embargo, como depositaria del Convenio OILPOL 1954, la Organización, poco después de comenzar a funcionar en 1959, asumió la responsabilidad de ocuparse de los problemas planteados por la contaminación y posteriormente, a lo largo de muchos años, ha venido adoptando una amplia gama de medidas tendientes a prevenir y contener la contaminación ocasionada por los buques y a atenuar los efectos de todo daño que pueda ocasionarse como consecuencia de las operaciones y accidentes marítimos.

Se ha demostrado que estas medidas son eficaces para reducir la contaminación ocasionada por los buques, e ilustran el compromiso de la Organización y del sector del transporte marítimo con la protección del medio ambiente. De los 51 instrumentos convencionales adoptados por la OMI hasta la fecha, 21 guardan relación directa con el medio ambiente, o bien 23, si se tienen en cuenta los aspectos ambientales de los convenios sobre salvamento marítimo y remoción de restos de naufragio.

El Comité de protección del medio marino (MEPC) es el órgano técnico superior de la OMI en cuestiones relativas a la contaminación del mar, y lleva a cabo su labor con la asistencia de diversos subcomités de la OMI.

Seguridad marítima

La primera tarea de la OMI, cuando se creó en 1959, consistió en adoptar una nueva versión del Conv para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), el más importante de todos los tra seguridad marítima.

La OMI también ha elaborado y adoptado reglas internacionales relativas a los abordajes y normas mu de mar, así como convenios y códigos internacionales relativos a la búsqueda y salvamento, la facilita marítimo internacional, las líneas de carga, el transporte de mercancías peligrosas y el arqueo.

El Comité de seguridad marítima es el principal organismo técnico de la OMI en cuestiones relativas cabo su labor con la asistencia de diversos subcomités de la OMI, a saber:

Subcomité de transporte de cargas y contenedores, subcomité de proyecto y construcción del buque SDC, subcomité de implicación de los instrumentos dela OMI

(III), subcomité de navegación, comunicación y búsqueda y salvamento , subcomité de factor humano, formación y guardia, subcomité de sistemas y equipo del buque, subcomité de prevención y lucha contra la contaminación

2.3. LA COEXISTENCIA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR ENTRE EL CONFLICTO TERRITORIAL Y SU MEDIO AMBIENTE MARINO PERJUDICADO.

Una de las características del Estrecho de Gibraltar que le destaca por excelencia de otros estrechos de navegación internacional, es el conflicto territorial que existe desde siglos y cuya consecuencia aún repercuta en el presente. Es una controversia que implica dos continentes y tres Estados, se trata de España, Marruecos y Reino Unido. Podemos decir que España está implicada en ello doblemente: como Estado en la ribera norte que reclama la devolución de la roca de Gibraltar y en la ribera sur, donde se le pide lo mismo de parte de Marruecos en el Caso de Ceuta además de Melilla e islotes, peñones e islas. Esta situación tiene su impacto negativo sobre la protección del medio ambiente. Es lo que será detallado en este párrafo.

2.3.1. Un estrecho flanqueado por conflictos territoriales.

2.3.1.1. El conflicto territorial hispano-británico.

La controversia entre España y Reino Unido, aborda el tema de la roca de Gibraltar. Primero conviene subrayar que la Roca de Gibraltar debe su nombre al Gobernador de Tánger Táriq Ibn Ziyád[451]. En árabe el monte o la roca, donde se ha instalado al cruzar el estrecho. Al principio se tomó el nombre de Yibal Tarik que significa en árabe el monte de Tarik hasta que la palabra se modificó en Gibraltar. Este conflicto nació con la firma del Trato de Utrecht para poner fin a la Guerra de la Sucesión a la corona española.

La presencia de la flota británica en el Mediterráneo, se remonta a 1620. Su misión era defender sus buques mercantes que en aquella época empezaron a dominar

[451] Es el comandante al que se le asignara la misión de la supuesta conquista de Al-Ándalus. Me gustaría comentar a este nivel que está fase de la historia de la península ibérica es la menos tratada y la mas ignorada de la historia del actual España. Incluso se puede decir que es un tema tabú. El historiador Ahmed TAHIRI presenta un estudio detallado sobre el tema en su libro, *Fath al-Andalus y la incorporación de Occidente a Dar al-Islam Musa B . Nusayr y Tariq B.Ziyad*, Centro cultural islámico de Valencia y Fundación Al-Idrisi Hispano Marroquí 2011.

los mares y océanos terrestres[452]. Hacia 1656, el interés británico en disponer de una base permanente para suministrar sus flotas en el Mediterráneo, se hace de forma clara y estudiada. Asimismo, Gibraltar era la posición estratégica idónea que hacía falta a una potencia marítima como Bretaña[453].

La esperada muerte del último rey de la dinastía de Habsburgo que no tenía descendencia, el Rey Carlos II, llevó a Francia y a Austria a reconocerse cada uno por su parte, como los legítimos herederos del trono español. En el caso de Francia el candidato era Felipe de Anjou, nieto del Rey Luis XIV[454]. Mientras el aspirante austriaco se encarnaba en el príncipe José Fernando de Baviera, nieto del emperador Leopoldo I[455].

Al final la corona española se quedo en manos de la familia real francesa, tal como lo había expresado el Rey Carlos II en su testamento, en el cual designaba a Felipe de Anjou como sucesor. Pero se incluyó una cláusula que estipulaba que el futuro rey de España debería renunciar a cualquier derecho sobre la corona francesa. Sin embargo el Rey Luis XIV no respetó la cláusula y mantuvo el derecho del Rey de España Felipe V a la corona francesa, además hizo que su nieto le concediera el gobierno de los países bajos[456]. Todos estos factores hicieron que estallara la guerra de sucesión en Europa contra España y Francia el 15 de mayo de 1702 para defender el pretendiente al trono español, al austriaco. En 1704, Gibraltar fue conquistado por la armada anglo-holandesa bajo el mando del almirante inglés Rooke. Pero la inesperada sorpresa o traición fue cuando se izó la bandera británica en Gibraltar y iniciándose así la realización del deseo británico de conseguir una base en el Mediterráneo y Gibraltar

---

[452] VERDÚ BAEZA, J., *Gibraltar: controversia y medio ambiente*, Madrid, Dykson,2008, p. 85.

[453] La prueba de este antojo británico se encarna en la carta del primer ministro inglés Cromwell a sus generales Blake y Montague. subrayando el éxito de atacar alguna otra p laza. Principalmente la de la Ciudad y castillo de Gibraltar y su impacto positivo sobre el comercio británico. Se puede consultar la página 165, de la obra de HILLS G., El Peñón de la discordia, Madrid 1974.

[454] Luis XIV estaba casado con la infanta María Teresa de Austria, hija del Rey de España Felipe III, hermana del Rey Carlos II. Y por lo tanto se pensaba que la herencia del trono español se debía transmitir por vía de este matrimonio.

[455] Este emperador estaba casado con Margarita de Austria hija del Rey de España Felipe III, hermana del rey Carlos II, sin descendencia y por lo tanto se veía que Austria tenía derecho a la herencia del trono español mediante este matrimonio.

[456] Junto a estas decisiones, cabe añadir la decisión de asignar a los comerciantes franceses el asiento de negros -es la actividad de la introducción de los esclavos africanos en la América española- que antes estaba en manos de los holandeses y también la reacción del rey Luis XV ante la coalición de Inglaterra, Holanda y el Emperador bajo el nombre de la Gran Alianza de la Haya, reconoció a Jacobo III como rey de Inglaterra a raíz de la muerte del Rey Jacobo II en su exilio.

era el punto estratégico que correspondía a esta presentación. Teniendo en cuenta la situación de España y la importancia de la corona para el nieto del Rey Luis XIV, Inglaterra supo negociar el precio del reconocimiento de Felipe V como Rey de España junto al establecimiento de la paz en Europa. El tratado de Utrecht fue negociado directamente entre el Rey Luis XIV y la Reina Ana de Gran Bretaña. Mediante este tratado firmado el 13 de junio de 1713, el Rey Felipe de España cedió la plena y entera propiedad de la ciudad, el castillo de Gibraltar[457] .

Este conflicto territorial hispano-británico, se compone de dos partes: la primera está relacionada con la cesión[458] de la propiedad de la ciudad y del castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto…, tal como está estipulado en el histórico tratado. La segunda

---

[457] El articulo X estipula: « *El Rey Católico, por si y por sus herederos y sucesores, cede por este Tratado a la Corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensas y fortaleza que le pertenecen, dando la dicha propiedad absolutamente para que la tenga y goce con entero derecho y para siempre, sin excepción ni impedimento alguno.*

Pero, para evitar cualesquiera abusos y fraudes en la introducción de las mercaderías. quiere el Rey Católico, y supone que así se ha de entender, que la dicha propiedad se ceda a la Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra. Y como la comunicación por mar con la costa de España no puede estar abierta y segura en todos los tiempos, y de aquí puede resultar que los soldados de la guarnición de Gibraltar y los vecinos de aquella ciudad se vean reducidos a grandes angustias, siendo la mente del Rey Católico sólo impedir, como queda dicho arriba, la introducción fraudulenta de mercaderías por la vía de tierra. se ha acordado que en estos casos se pueda comprar a dinero de contado en tierra de España circunvecina la provisión y demás cosas necesarias para el uso de las tropas del presidio, de los vecinos y de las naves surtas en el puerto.

Pero si se aprehendieran algunas mercaderías introducidas por Gibraltar, ya para permuta de víveres o ya para otro fin, se adjudicarían al fisco, y presentada queja de esta contravención del presente Tratado serán castigados severamente los culpados.

Y Su Majestad Británica. a instancia del Rey Católico consiente y conviene en que no se permita por motivo alguno que judíos ni moros habiten ni tengan domicilio en la dicha ciudad de Gibraltar, ni se de entrada ni acogida a las naves de guerra moras en el puerto de aquella Ciudad, con lo que se puede cortar la comunicación de España a Ceuta, o ser infestadas las costas españolas por el corso de los moros. Y como hay tratados de amistad. libertad y frecuencia de comercio entre los ingleses y algunas regiones de la costa de África. ha de entenderse siempre que no se puede negar la entrada en el puerto de Gibraltar a los moros y sus naves, que sólo vienen a comerciar.

Promete también Su Majestad la Reina de Gran Bretaña que a los habitantes de la dicha Ciudad de Gibraltar se les concederá el uso libre de la Religión Católica Romana.

Si en algún tiempo a la Corona de la Gran Bretaña le pareciere conveniente dar, vender o enajenar, de cualquier modo la propiedad de la dicha Ciudad de Gibraltar, se ha convenido y concordado por este Tratado que se dará a la Corona de España la primera acción antes que a otros para redimirla »

[458] Según Cristina Izquierdo Sans, se trata de una cesión forzosa que resultó de una guerra e impuesta por un trato. También hizo referencia a relevantes autores que ha abordado el tema de la cesión forzosa en el derecho internacional. Se puede consultar su libro Gibraltar en la Unión europea, Edición de la Universidad Autónoma de Madrid, 1996, pagina 25.

parte está vinculada al istmo[459]. El ámbito de aplicación territorial de la cesión, queda ilustrado por la interpretación del artículo X del Tratado de Utrecht[460]. La expansión terrestre inglesa más allá de las delimitaciones mencionadas, sucedió por etapas hacia finales del siglo XVIII. Podríamos pensar que la primera fase fue facilitada involuntariamente por España cuando construyó en el istmo una plaza fuerte que fue llamada la Línea de Gibraltar[461]. Con esta construcción, apareció una zona neutral conexa a los límites de la Roca. En enero de 1809, los fuertes españoles en el istmo fueron desmantelados con el fin de evitar su utilización por el ejército napoleónico. Un año después, la fortaleza de Santa Barbará y de Santa Felipe, además de las baterías que estaba alrededor de la Bahía de Algeciras, fueron voladas con el mismo motivo ante el avance de las tropas francesas[462]. Pero en 1815 y 1854, España permitió a los ingleses establecer unos campamentos fuera del recinto de Gibraltar donde había una aduana española por motivos que se consideraban humanitarias: se trataba de las epidemias de la fiebre amarilla. Pero Gran Bretaña dejó su cuerpo de guardia después del desmantelamiento de los campamentos.

Con el inicio del siglo XX, Reino Unida pasó a la tercera fase de su expansión mediante la construcción de la Verja, al norte de la zona que de facto ya poseía, donde se ha edificado el aeródromo para uso militar. Actualmente se trata bien de un aeropuerto que sirve tanto para uso civil como militar. Con esta tercera etapa, se produjo la invasión británica en las aguas de la bahía de Algeciras.

España intentó recuperar Gibraltar por la fuerza, sin embargo no pudo conseguirlo. La relación entre Gran Bretaña y España ha sido caracterizada por la tira y afloja. En 1965, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 2070 (XX), que invitaba los respectivos Estados a iniciar negociaciones con el motivo

---

[459]Se trata de una lengua de arena parcialmente inundada que une la Roca de Gibraltar con la tierra.

[460] Además de la especificación de la ciudad y el castillo de Gibraltar, su puerto, defensa y fortaleza que le pertenecen, se ha acentuado en otro párrafo, la delimitación espacial cedida subrayando que la propiedad se ceda a Gran Bretaña sin jurisdicción alguna territorial y sin comunicación alguna abierta con el país circunvecino por parte de tierra.

[461] Es la actual Línea de la Concepción.

[462] Una vez la guerra acabada, España no pudo reconstruir aquellos fuertes, porque para Gran Bretaña, esto representaba un acto de hostilidad.

de llegar a una solución conforme a la Resolución 1514 (XV)[463]. El estatuto de Gibraltar iba cambiando desde 1830, cuando fue declarado CROWN COLONY, es decir colonia de la corona. Al final de la guerra mundial, el Reino Unido lo ha llevado al autogobierno. Gibraltar tuvo su "*Executive Council*", llamado también "*The Gibraltar Council*". El 23 de noviembre de 1950, el Duque de Edimburgo inauguró la primera sesión del Consejo Legislativo. La evolución del estatuto de Gibraltar continuó con la promulgación de Gibraltar *Order*[464] en 1964.

Pero la gota que derramó el vaso, fue el abismo de autogobierno que corresponde a la Constitución otorgada por Reino Unido en mayo de 1969. La reacción del Gobierno español bajo el mandato del General Franco, fue el cierre de la verja[465], que es el único acceso terrestre desde y hacia España. La comunicación volvió a establecerse el 25 de octubre de 1983 con el abierto de la VERJA que era sobre todo el precio que se tenía que pagar España entrar de en el Mercado Común Europeo.

No existía entre los dos Estados ningún dialogo, ya que España rechazaba rotundamente la participación de Gibraltar. Pero se pudo creer que por fin el dialogo sobre una eventual solución del tema vio la luz a través el Foro Tripartito con la participación de Gibraltar junto a España y el Reino Unido el 16 de diciembre de 2004. El resultado de dialogo se resaltó en los acuerdos de Córdoba[466] . Otra reunión ministerial tuvo lugar en julio de 2009 cuya finalidad era fijar un marco para los futuros acuerdos sobre el medio ambiente[467], actividad financiera y fiscal, cooperación judicial, aduanera y policial, educación, comunicación marítima y seguridad, y visas. Pero desde

---

[463] BENTANCORT BAEZA, F, Una aproximación judicial al contencioso de Gibraltar, la clausula REBUS SIC STANTIBUS y el derecho de libre determinación de los pueblos. Edición, Real sociedad económica de amigos del país de Gran Canaria.2001. p. 15.

[464] Gibraltar Gazette, n°883,7 de agosto de 1964.

[465] Es una decisión que tuvo una repercusión desastrosa tanto al nivel económico, de momento que miles de trabajadores españoles se quedaron sin trabajo y por lo tanto sin ingresos, y al nivel humano, el calvario por el cual pasaban las familiares para ir de Gibraltar a al punto más cercano para visitar sus familiares. La única solución que tenían era ir en un ferry hasta Tánger y desde Tánger hasta Algeciras o Tarifa en otro ferry.

[466] Se puede consultar el circular ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar cuyo interés se volcó sobre los siguientes temas : las pensiones de los antiguos trabajadores españoles en Gibraltar, el uso civil del aeropuerto, tanto por Gibraltar como por el Campo de Gibraltar, las fronteras, la telecomunicación en Gibraltar que antes estaba muy limitada, la apertura en Gibraltar del Instituto de Cervantes y la cooperación mixta de colaboración y cooperación y sobre el tema de los puertos con el fin de fomentar la cooperación entre las autoridades de los puertos de la Bahía.

[467] Volveré a este acuerdo en el segundo capítulo de la segunda parte de este trabajo.

octubre 2010, no se ha convocado ningún Foro[468]. Además surgieron incidentes[469] que crisparon aún más la tensión entre las partes y cerraron cualquier esperanza de la luz de de una solución eterna y estable en la controversia hispano-británica.

2.3.3.2. El litigio territorial entre Marruecos y España.

El litigio territorial hispano-marroquí es remoto y persiste desde el Siglo XV. Se trata de las ciudades de Ceuta y Melilla[470], las Islas Chafarinas[471] compuestas por la Isla del Congreso[472], la Isla Isabel II[473] y la Isla del Rey[474], las Islas de Alhucema[475] compuestas por la isla Nakor, isla del Mar y la isla de la Tierra. El islote de Laila[476], (perejil o Taura), y el peñón de Vélez de la Gomera o Badis[477] en el uso marroquí.

Debido a la geografía delimitada de este trabajo, nos limitamos al caso de la Ciudad de Ceuta y de la roca Taura/perejil.

La ciudad de Ceuta primero fue conquistada por los portugueses el 21 de agosto de 1415 al principio de su expedición colonial en África. En aquella época Marruecos

[468] En enero de 2012, el Gobierno español, a través de su vicepresidenta y portavoz, Soraya Sáenz de Santamaría, ha ratificado el fin del foro tripartito de Diálogo sobre Gibraltar.

[469] Se trata de la proposición del alcalde la Línea de la Concepción de aplicar la tasa llamada de congestión mediante un peaje a los coches que salen de Gibraltar. También por el lado de Gibraltar la construcción de muelles en la parte oriental del puerto de Gibraltar, y casi en el mismo tiempo las autoridades gibraltareñas decidieron construir un arrecife artificial mediante bloques de hormigón hundidos en el mar Mediterráneo para evitar que los pescadores españoles se acercasen a la zona que rodea la roca. Sin omitir los numerosos incidentes entre la Guardia Civil, la Armada española, la Royal Gibraltar Police y la Royal Navy, el solapamiento de los Lugares de Interés Comunitario. Por lo tanto el Ministerio principal de Gibraltar, Peter Caruana comunicó la suspensión de las reuniones por los incidentes en la Bahia, y desde entonces no se ha convocado otra reunión .

[470] Los españoles se apoderaron de Melilla en 1497, su estatuto actual es de una ciudad autónoma española.

[471] Estas islas está, a 3.5 Km de la ciudad marroquí de Ras-el-Ma (la cabeza del agua) en la costa marroquí. Su nombre viene de "Ishfaren" en lengua "bereber" o amazigh, hablado en zona del Rif.

[472] Esta isla esta conocida por el nombre de "Aixa o Aisha" entra la población autóctona rifeña.

[473] Para la población autóctona rifeña esta isla lleva el nombre de Ido.

[474] Para los autóctonos, la isla está conocida por el nombre de Asna.

[475] Las islas de Alhucema se encuentran a 300 metros de la costa marroquí. Se cayó bajo el control español en 1559.

[476] Se encuentra a menos de 147 metros de la costa marroquí. El historiador y geógrafo andalusí Abu Obeid El-Bekri, la mencionó con el nombre de Taura que era el nombre y hasta hoy la población marroquí que están cerca de la isla es una palabra bereber que significa en árabe "vacía", lo llaman así. En cuanto al nombre de Laïla utilizada tanto en los medios de comunicación como por el discurso oficial marroquí, tiene su origen de los andalusíes que la llamaban la i la comiendo la "S" hasta que pasó a ser laïla.

[477] Unida al litoral marroquí por un istmo de 85 metros de longitud y 100 metros de anchura. Cayó en el control español en 1564. Actualmente es una base militar española.

era un reinado de la dinastía meriní. Con la muerte del rey San Sebastián en la batalla de los tres reyes en 1578 sin heredero y tras la pérdida de la batalla de Alcántara con España en 1580, se proclamó al rey Felipe II rey de Portugal y, por consiguiente, todas las posesiones y colonias portuguesas se incorporaron al Reino español. Y asimismo, Ceuta pasó al control español. Pero en 1668 a raíz del tratado de Lisboa entre España y Portugal en el cual España reconoce la independencia de Portugal y el reconocimiento oficial de la pertenecía de Ceuta a España. El estatuto actual es de una ciudad autónoma española. Y desde 1956, Marruecos reivindica la ciudad de Ceuta junto a Melilla y las islas y rocas ya citadas[478].

La convicción del difunto Rey marroquí Hasan II, era solucionar este problema de forma bilateral en un ámbito pacífico. Nunca ha dejado de hacer un llamamiento para crear una célula de reflexión sobre la devolución de las dos ciudades así como las islas.

España es consciente de la sensibilidad y la vulnerabilidad del tema. En este marco ningún presidente del gobierno español ha efectuado una visita oficial a las ciudades reivindicadas por Marruecos. El primer presidente que saltó la norma era Sr Zapatero, pero durante su visita evitó el encuentro con la prensa para prevenir cualquier pregunta polémica. Tampoco durante su actividad de su visita hubo declaración alguna sobre la españolidad de la ciudad[479].

Actualmente, no existe ningún expediente abierto sobre el tema y siguen de forma esporádica la reivindicación por parte de Marruecos y el rechazo de Madrid de la marroquinidad de las ciudades y de los demás rocas e islas.

Es Conveniente subrayar que esta controversia sigue influyendo negativamente en la relación bilateral, a pesar de la estrecha relación que une los dos monarcas[480]. No

---

[478] Se puede consultar el libro de CAJAL LOPEZ, M ,Ceuta, Melilla, Olivenza y Gibraltar ¿Dónde acaba España? Edición Siglo XXI 2003.

[479] Leer el artículo en libertad digital del 31 de enero 2006. www.libertaddigital.com/nacional/el-gobierno-blinda-la-visita-de-zapatero-a-melilla-y-ceuta-para-que-no-le-pregunten-sobre-la-espanolidad-de-las-ciudades-1276271024/

[480] Siempre se halaba que el Rey Mohamed VI consideraba al Rey emérito Juan Carlos como su tío. Y aun así y tal como viene en el libro de Mohammed Larbi Messari , «las relaciones difíciles Marruecos y España » que durante la visita del Rey Mohamed VI a Madrid en 2000, el monarca marroquí optó por reunirse con los parlamentarios españoles en la sede del Senado. Porque el hecho de celebrar el encuentro en el Palacio de los Congresos, suponía atravesar las escaleras del edificio de la carrera de San Jerónimo pasando entre los leones forjados por los cañones ganados al enemigo durante la guerra de Tetuán entre 1859 y 1860. Esto, era una reflexión de ex ministro y diplomático marroquí, pero resume la susceptibilidad inherente a esta relación y que exige a que todo este estudiado y analizado minuciosamente.

se pueda ignorar el enojo que ha provocado la visita del Rey Juan Carlos a las dos ciudades el 5 y 6 de noviembre de 2007. Inmediatamente, Rabat ha llamado a su embajador Sr, Omar AZIMAN. Como se puede constatar, es una relación que se ha quedado a merced del partido gobernante. La atmosfera bilateral bajo la era del partido socialista queda lejos del turbulento ambiente bajo la era del partido popular, especial en la relación bilateral a la época del presidente José María AZNAR. Aunque actualmente, el presidente del gobierno Mariano Rajoy es del mismo partido popular, pero parece que aprendió la lección del Sr AZNAR para no cometer los mismos errores e irritar la relación con el país vecino.

La segunda cuestión que envenena la relación de los vecinos y que, a pesar de su reducida superficie, estaba a punto de estallar en un conflicto bélico[481] y desembocar en un enfrentamiento armado fue la isla Taura-Perejil. Esta una roca de 13 hectáreas, está en la punta más angosta del estrecho de Gibraltar, situada a 147 metros de la costa marroquí, o sea esta dentro de las aguas territoriales marroquíes, y a 11 Km de la ciudad de Ceuta. Es un sito inhabitado, los marroquíes del vecindario solían visitar solo para pasear o para llevar sus cabras para el pasto[482].

Antes de la crisis del 2002, era un sitio desconocido sobre el cual España no dispone de ningún título ya que no forma parte de lo que lo llaman plaza de soberanía sino era parte del protectorado[483]. Si consultamos el convenio del protectorado firmado entre Francia y Marruecos el 30 de marzo de 1912 y entre Marruecos y España 27 de noviembre 1912, no existe ninguna relación entre España y la isla. Tampoco no existe

---

[481] Es lo que se veía venir para cualquiera que seguía de cerca el tema. Pero para los especialistas de la relación hispano marroquí, un enfrentamiento militar quedaba muy lejos. Tal como lo ha afirmado Mohammed Larbi Messari a una televisión árabe. Ibíd. página 118.

[482] Una vecina « Rahma Laachiri » de la isla solía llevar sus cabras allí, puso una demanda contra el ministerio español de la defensa, por ser responsables de la pérdida de sus cabras con la llegada del ejército. pero el ministro de la defensa, afirmó que su ejército no era responsable de la muerte de las cabras y que probablemente se hayan espantado del ruido de los helicópteros y se tiraron en el mar.

[483] Según la historiadora María Rosa de Madariaga, "resulta evidente que la isla del Perejil no formaba parte de las plazas de soberanía (Ceuta, Melilla, islas Chafarinas y los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera) sino del Protectorado (que ejerció España desde 1912), de manera que cuando Marruecos obtuvo la independencia en 1956, el islote pasaría a formar parte del nuevo Estado independiente" (*El País*, 17-7-2002). De Madariaga señala que incluso el ideólogo franquista Tomás García Figueras en 1941 (en su obra *Marruecos. La acción de España en el Norte de África*) no citaba a Perejil entre los territorios españoles "con pleno derecho de soberanía". Es cierto, dice la historiadora, que Perejil se integró en 1415 en la posesión portuguesa de Ceuta y que ésta pasó a formar parte del único país formado por la unión de España y Portugal en 1581, en tiempos de Felipe II, pero ni entonces ni después, cuando al romperse la unión Ceuta pasó a España (1640), hubo ninguna referencia concreta al islote.

ningún documento en el histórico español desde 1799 hasta 1916 que señala alguna relación entre la roca Taura-Perijil y España[484].

También conviene subrayar que el 5 de enero de 1987, mientras se preparaba el estatuto de autonomía de Ceuta y Melilla, Rabat entregó una nota al gobierno socialista español en el que le pide que el islote Laila, así como el peñón de Badis-Vélez de Gomera, estén excluidos de la municipalidad de las ciudades. En 1995, el estatuto de autonomía fue aprobado y obviamente sin incluir las dos rocas objeto de la nota marroquí.

La fama de esta roca saltó el 11 de julio de 2002, unos 6 agentes de la fuerza auxiliar marroquí, se instalaron en la roca para montar la guardia ya que ésta se había convertido en un punto muy interesante para la emigración clandestina y el tráfico de "hachis". Después de una tira y afloja entre los ministros de los asuntos exteriores del gobierno marroquí y español, España decide enviar a la roca nada más y nada menos que 6 helicópteros, de las que 3 son Cougar llevaban 21de las boinas verdes y 3 miembros de las operaciones especiales del ejército. Mientras las tres otras helicópteros HU-10 volaban alrededor de la isla para cubrir el asalto. Al mismo tiempo, los F-18 estaban en la base área de Morón en alerta, en caso de necesidad de intervención. Los seis agentes marroquíes fueron arrestados.

Desgraciadamente el conflicto entre los vecinos fue resuelto por una tercera parte. Se trata de Colín Powell, el Secretario de los EEUU, que respondió afirmativamente a la solicitud de Ana Palacio, la ministra de los asuntos exteriores española durante aquella crisis, para llevar una medición[485]. El acuerdo presentado por el intermediario norte americano en el cual invita las dos partes a volver al statu quo de la isla con anterioridad a la crisis de julio 2002 y comprometerse a mantenerlo y

---

[484] El historiador español Gabriel Maura Gamazo comenta en su libro « la cuestión de Marruecos desde el punto de vista español » 1905, […] debemos aprender la lección de la enemistada de Inglaterra a nosotras, no podemos llegar a la isla Laila hasta que demostremos a los ingleses nuestra neutralidad hacia el caso de Gibraltar , entonces podemos llegar a Marruecos) en cuanto a Tomas Tomás García Figueras en su libro Marruecos (la acción de España en el norte de Africa) publicado en 1941, comenta que España tuvo problemas en edificar un centro en la isla de Laial porque el Sultan marroquí no aceptaba la construcción de un centro encima de su territorio nacional

[485] En su entrevista con la revista americana GQ, de Mayo 2004, Sr. Colín Powell comentó que fue solicitado por la Sra. Ana Palacio, pidiéndole que debería solucionarle « su » problema. En la misma entrevista, señaló que estaba exasperado y que le preguntaba que si se daba cuenta que el Secretario del Estado de los EEUU, se ocupaba de una estúpida y pequeña roca, durante 24 horas y que incluso la localizaron a duras penas en el mapa.

respetarlo. El acuerdo fue ratificado el 22 de julio de 2002 por los ministros de los asuntos exteriores de ambos Estados. Así la roca, no debería levantar la bandera de ningún país, ni albergar un puesto de control tampoco militares o funcionarios de Estados[486].

Ahora bien, es muy interesante de señalar que el caso Hispano-Marroquí es muy prometedor, debido a la existencia de una buena comunicación a pesar de la situación su mencionada. Basta con consultar la lista de los acuerdos concluidos[487] entre las dos partes y eso desde 1956 en distintas materias.

2.3.2. El impacto del conflicto territorial en el Estrecho de Gibraltar sobre su medio ambiente.

El medio ambiente no entiende ni de fronteras ni del mal entendido entre los vecinos. Su protección precisa una total y perpetua cooperación y coordinación entre las partes para poder velar a su protección y hacer frente a cualquier amenaza o peligro. Desde luego la situación actual en el estrecho de Gibraltar no favorece la protección de su medio ambiente en general y marino particularmente, ya que es la parte que nos interesa para este trabajo. Podemos ilustrar la repercusión de la controversia por un lado a nivel norte de la ribera y por otra, a nivel de su rivera sur.

2.3.2.1. El impacto del conflicto territorial hispano-británico

La primera situación que se puede resaltar, es la ausencia de una delimitación marítima. Porque cualquier superposición de demarcación fronteriza, es fuente directa de conflictos entre los Estados concernidos, incluso cuando hay ausencia de reivindicaciones territoriales. Se puede percibir la situación cuando se trata de un asunto

[486] Conviene subrayar que el 20 de junio de 2002, el País publicó dos mapas del servicio geográfico del ejército editados en 1988 y 1994 militares, atribuyan el islote a Marruecos bajo dos nombres: Marsa Tourah e Yezina Mâadnus.

[487] Volveré a este punto en el segundo capítulo de la segunda parte.

único por su naturaleza en el Derecho Internacional, tal como es el caso de España y la Roca de Gibraltar.

Efectivamente, el Reino Unido reclama un mar territorial para la Roca de Gibraltar de 3 m.m. alrededor de la roca, sin embargo solo reivindica 2 m.m. del lado de la Bahía de Algeciras. Pero España niega el derecho de Gibraltar de disponer de un mar territorial, sobre la base del Tratado de Utrecht en el cual se hace referencia a la ausencia de cesión "de jurisdicción alguna territorial" junto a la cesión de la propiedad. De facto, Gibraltar dispone de un mar territorial de 3 m.m., alrededor de la roca y de 1.5 m.m. dentro de la Bahía de Algeciras. Como la delimitación es irreconocible, hace que no haya una comunicación, cooperación o colaboración entre las autoridades de los puertos vecinos. En relación con el medioambiental, se lo puede calificar de catástrofe. No existe ningún plan de intervención entre España y Gibraltar en caso de algún accidente marítimo que pueda tener una repercusión nefasta sobre el medio ambiente marino. Teniendo en cuenta la tremenda actividad marina que conoce la Bahía de Algeciras junto a la particularidad del puerto de Gibraltar como la meca de los buques a la búsqueda de suministro a bajos costes. Igualmente, la frecuente presencia de submarinos nucleares en el puerto gibraltareño presenta un alto riesgo medioambiental, como el caso reseñado de Tireless. Es inconcebible la amplitud de una radiación nuclear por mínima que sea, en ausencia completa de un protocolo adecuado a tal situación. Como hemos visto en el primer subcapítulo, los accidentes que tuvieron lugar, en mayoría, ocurrieron por falta de comunicación entre ambas autoridades portuarias.

Conviene resaltar el caso de la superposición de dos sitios declarados como lugar de interés comunitario (SIC)[488], que nos presenta un cuadro completo y claro del medio ambiente marino dentro de una controversia territorial. Se trata de la Declaración presentada por el Reino Unido que concierne Southern Water of Gibraltar, aprobada por la Decisión de la Comisión el 19 de julio de 2006[489]. Como réplica de la declaración británica que incluye una parte que se supone forma parte de sus aguas territoriales que son las aguas disputadas entre ambas partes, España presenta también a la Comisión

[488] Se trata de la Directiva del Hábitat 92/43/CE.
[489] Véase la Decisión 2006/613/CE de la Comisión.

europea la solicitud de declarar la zona del Estrecho Oriental como lugar de importancia comunitaria[490] con el objetivo de proteger su biodiversidad marina y adoptar medidas de protección. Esta doble declaración de LIC, llevó a Gibraltar a demandar dicha decisión de la Comisión ante el Tribunal de la justicia de la Unión Europea (TJUE) solicitando la anulación de la inscripción del Estrecho Oriental como Lugar de Importancia Comunitaria[491].

Huelga resaltar otro factor relacionado con el caso de la Roca de Gibraltar que influye de forma negativa sobre el medio ambiente en el Estrecho de Gibraltar. Se trata de la cláusula negociada por Reino Unido a la hora de integrar la Comunidad Común Europea en 1973[492]. Se trata de la exclusión de Gibraltar de las siguientes políticas comunitarias: Aduanera, Comercial, Agrícola, Pesca y del IVA. Por lo siguiente, las Directivas de la UE relacionadas con estas políticas no son traspasadas a las normas gibraltareñas. Si las Directivas relacionadas con la política comunitaria Agrícola y del IVA, no pueden tener ningún impacto sobre el medio ambiente, ya que no existe ninguna actividad agrícola en Gibraltar, no es el caso de las Directivas relacionadas con el comercio y la aduana. En este caso la Comisión apoyada por España demandó ante el TJUE, el Reino Unido por el incumplimiento, en el caso de Gibraltar, de las obligaciones relacionadas con distintas Directivas[493]. El recurso fue desestimado.

Siempre en el marco del impacto de la controversia sobre el medio ambiente, se debe resaltar el caso de la industrialización del campo de Gibraltar que empezó con el cierre de la verja, como medio de sustituir la perdida de trabajo en Gibraltar y al mismo tiempo una forma de resaltar la superioridad económica en la zona contingente a la discutida Roca de Gibraltar[494]. Pero la realidad estamos ante un desarrollo industrial

---

[490] Véase la Decisión de la comisión del 12 de diciembre de 2008.

[491] El recurso fue rechazado por una cuestión de forma y era es el mismo caso en la Corte Suprema. A raíz de esto, el Reino Unido que inició un nuevo proceso contra la misma decisión de la Comisión. A su vez el TJUE rechazado, el Tribunal de Apelación también se desestimó el recurso en la sentencia de 08 de noviembre 2012.

[492] Se puede consultar el artículo 28 del Acta de Adhesión del Reino Unido a la Comunidad Común Europea.

[493] Para tener una idea detallada sobre este asunto se puedo consultar la sentencia del tribunal de justicia del 23 de septiembre de 2003 (sentencia 23.9.2003, asunto C -31/01).

[494] Según el comentario del profesor VERDU BAEZA, J., *Gibraltar: controversia y medio ambiente*, op. cit., nota 452, la decisión de desarrollar industrialmente el norte de la Bahía, debe tener un

altamente contaminante con 18 grandes instalaciones concentradas en el campo de Gibraltar, la mayoría de ellas están relacionadas con la refinería Cepsa SA, que es una de las mayores de Europa además de las más contaminantes[495].

2.3.2.2. El impacto del conflicto territorial hispano-marroquí**.**

Como en el caso de la ribera norte, el primer impacto que podemos destacar es la ausencia de delimitación de los espacios marítimos entre la ribera norte y la ribera sur del Estrecho. Como lo habíamos reseñado, todas las aguas del estrecho de Gibraltar forman parte de las aguas territoriales de los Estados ribereños, ya que ambos Estados extienden su mar territorial a 12 m.m.[496]. La regla aquí según las disposiciones del CNUDM, es la línea mediana o equidistante entre los Estados. En el caso de nuestro Estrecho, disponemos de dos "escenarios". Los dos coinciden hasta cierta distancia y a partir de los puntos de conflicto territorial, cada Estado lo continúa basándose sobre su convicción. La presentación de la línea equidistante del Reino de Marruecos, se basa sobre el trazado de su línea de base recta que une la punta Frailicito (*Taraf Al Farte*) a Punta Lanchones (*Taraf Al qawareb*), de Punta Lanchones a Punta Leona (*Taraf Al Labua*) y de punta Leona a Punta Santa Catalina (*Sajrat Musa*)[497]. Con este trazado Marruecos confirma su reivindicaron sobre los puntos bajo la soberanía española, cosa que lleva a España a protestar dichas líneas de base recta. Siempre desde la concepción marroquí, la línea equidistante divide las aguas del estrecho de Gibraltar de forma equidistante entre España y Marruecos como si ninguna de las riberas tuviera un conflicto territorial. En este caso, España aprecia la actitud marroquí de reconocer implícitamente su "soberanía" sobre la roca de Gibraltar, pero lo rechaza al nivel de los territorios reclamados por Marruecos. En este marco, a la hora de presentar su escenario

---

origen político. Para ofrecer al gibraltareño y al Reino Unido una imagen de desarrollo moderno que pudiera sustituir el perfil de zona empobrecida, atrasada y abandonada, poco atractiva […]

[495] Ver el informe « crisis ambiental y de salud en la bahía de Algeciras/bahia de Gibraltar. Demandas y propuestas para el Foro de Diálogo Tripartito Junio 2009, presentado por: Environmental Safety Group, Ecologistas en acción, Agaden y Greenpeace.

[496] Se puede consultar la ley española 10/77 del 4 de enero, y en el caso de Marruecos, se puede consultar el Dahir portant Loi n° 1-73-211 du Moharrem 1393(2 mars 1973) modificada por le dahir n°1-81-179 du 3 joumada II 1401 (8 avril 1981, Loi n° 1-81, art. 8)

[497] Véase el Decreto Marroquí n°2-75-311 del 21 de julio de 1975 BO n° 3276 del 13 agosto 1975.

de la línea equidistante, España[498] coincide con Marruecos hasta el punto en frente de la isla Taura/Perejil, donde proyecto un túnel marítimo[499] que incluye a la mencionada isla. Y después continua la misma línea como la de su vecino, pero llegando a la ciudad de Ceuta/ Sebta, marca la diferencia proyectando la línea.

Lo que deferencia el conflicto hispano-marroquí del hispano-británico, es la colaboración y la coordinación marítima presente y sin interrupción en el primer caso. De un lado se debe a que la línea Tarifa /Tánger y Tánger Med/ Algeciras no incluyen ninguna zona cuya soberanía esta discutida. Pero del lado del puerto de Ceuta, no se puede resaltar ninguna escaramuza, por un lado no hay ningún puerto vecino además de la poca importancia de las actividades del puerto ceutí. Lo único que se puede señalar, es la típica provocación por un lado y otro con los pescadores, como es el caso de la bahía de Algeciras.

En este caso, la situación está bastante mejor y no está afectando la preservación del estado de su medio ambiente marino, más bien nos deja con una perspectiva esperanzadora.

[498] Véase Documento BOE-A-1977-23967 Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 m.m.

[499] Es caso es parecido a la delimitación marítima del principado de Mónaco, decidida conjuntamente con Francia.

2.4. LOS ACTORES NO ESTATALES Y LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR: ESPECIAL REFERENCIA ONGs

Con el término "actores no estatales", hacemos referencia a las asociaciones, ONGs e incluso a las fundaciones que se han marcado sus metas de trabajo para no apartarse de su objetivo, que es la protección del medio ambiente con independencia de los intereses políticos. No se puede omitir la importancia y el papel de estos actores que pueden desempeñar. Primero tienen tendencia a conocer perfectamente el campo sobre el cual han volcado su interés, segundo pueden actuar a la vez como medio de presión para que se tome las medidas adecuadas y de control velando a que las normas de protección, de prevención y de control se apliquen tal como están descritas.

2.4.1. La presencia de actores no estatales ribereños del Estrecho de Gibraltar.

Con relación con el estrecho de Gibraltar, disponemos de tres ONGs que se han volcado en la protección de su medio ambiente, aunque al principio había cuatro: Greenpeace cesó su actividad relacionada con la zona. Los tres actores no estatales pertenecen todos a la ribera norte, desgraciadamente al otro lado no existe ONG alguna tenga como objetivo el medio ambiente en el estrecho de Gibraltar. Sin embargo existen algunas asociaciones que incluyen el medio ambiente en su actividad, pero su ámbito geográfico no cubre el ámbito marino y especialmente el estrecho de Gibraltar. Por lo tanto, la zona del estrecho de Gibraltar brilla por su ausencia.

En lo siguiente presentamos dos actores españoles: Ecologistas en Acción y AGADEN y el actor gibraltareño *Environment Safety Group*.

2.4.1.1. Verdemar- Ecologistas en acción- Campo de Gibraltar[500].

Se trata de una Asociación Ecologista sin ánimo de lucro fundada en 1987 e implantada en todo el Campo de Gibraltar. La asociación surge debido al grave deterioro a que se ve sometida la comarca en materia medioambiental.

Desde un principio cuenta con un gran respaldo humano y un amplio carácter organizativo que les impulsa a integrarse en la Federación Ecologista Pacifista Gaditana, en la Confederación Ecologista Pacifista Andaluza (CEPA) y en la Confederación de Asociaciones para la Defensa Ambiental (CODA). Actualmente forman parte de Ecologistas en Acción que es una confederación de más de 300 grupos ecologistas distribuidos por pueblos y ciudades. Forma parte del llamado ecologismo social, que entiende que los problemas medioambientales tienen su origen en un modelo de producción y consumo cada vez más globalizado, del que derivan también otros problemas sociales, y que hay que transformar si se quiere evitar la crisis ecológica. La organización se estructura territorialmente mediante Federaciones y grupos.

2.4.1.2. AGADEN-campo de Gibraltar

Es el acrónimo de la Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza. Fue fundada en Cádiz en el año 1976 y desde entonces hasta la realidad, se ha dedicado a la defensa y estudio de la naturaleza en la provincia de Cádiz que es su ámbito de actuación. También colabora puntualmente con organizaciones a nivel de Andalucía y de España en temas que se le pide colaboración y asesoramiento. Tienen socios y colaboradores en toda la provincia. AGADEN-Campo de Gibraltar es una de las cuatro secciones que son activos en la comarca de Cádiz: se trata de AGADEN-Bahía, AGADEN-Sierra y AGADEN-La Janda.

[500] Los datos de este actor fueron facilitados por el Sr. Antonio Muñoz Secilla Voluntario en Verdemar Ecologista en Acción-Campo de Gibraltar. Conviene resaltar que Verdemar-Ecologistas en Acción, fue galardonada por varios premios entre los años 1989 y 2012, como reconocimiento y valoración de sus acciones para la protección del medio ambiente.

2.4.1.3. ESG[501].

La ESG fue construida en 2000, durante la presencia del submarino nuclear Tireless, con problemas con el sistema de enfriamiento y necesitaba reparación en el puerto de Gibraltar. Al principio se trataba de la reunión de un grupo de ciudadanos que posteriormente se convirtió en una ONG que apoyada por varios científicos, profesores y otros activistas y sigue militando para distintos temas medioambientales[502] como el cambio climático, la energía, el medio ambiente y el plan de gestión de las acciones, contaminación, el trafico sostenible y el plan de transporte, reciclaje, residuos, tratamiento de aguas residuales, Bunkering, la conservación[503], las antenas de telefonía móvil, problemas transfronterizos, estudios epidemiológicos. Es un grupo totalmente apolítico y goza de un amplio apoyo de la comunidad gibraltareña.

2.4.2. La implicación de los actores no estales en la protección del medio ambiente marino.

Estos actores no estatales del estrecho de Gibraltar, hacen, de la protección de su medio ambiente marino, una de sus principales actividades si no, es un objetivo que se puede plasmar en las distintas tareas cumplidas y siguen cumpliendo en el marco de la protección del medio ambiente marino. Si nos limitamos al ámbito marino, es porque se trata del eje de este trabajo, ya que la causa por la que están luchando y militando, es la protección del Medio Ambiente como un solo bloque y deben actuar sin su sectorización.

En el caso del primer actor (es Verdemar- Ecologistas en acción- Campo de Gibraltar) empezó su implicación como voluntarios ambientales ciñéndose en un principio al seguimiento, control y denuncia en los vertidos procedentes del complejo petroquímico. Resulta que se encontraban en una comarca que está altamente castigada por la contaminación debido a las industrias. Han conseguido llevar al juzgado, por

[501] Environmental Safety Group es el Grupo de seguridad ambiental. Los informes han sido facilitados por la cofundadora y portavoz del grupo.
[502] Se puede consultar Wish list 2015 en la página oficial de la ESG: www.esg-gib.net.
[503] Se trata del impacto del desarrollo de la costa este de la roca.

presunto delito ecológico a CEPSA, que fue el primer juicio en su categoría en Andalucía, a los Polígonos Industriales Palmones I y II, a los alcaldes de Los Barrios y Algeciras y a la empresa Guadalquitón. Las principales áreas de su acción en el medio marino y litoral, afecta a los varamientos de Tortugas y cetáceos, catalogación y estudio de flora y fauna marina, contaminación desde buques y submarinos de propulsión nuclear y playas. También la vigilancia de las contaminación hídrica, atmosférica de la Bahía de Algeciras y el Campo de Gibraltar es una de de sus principales acciones. Para ello, cada semana emiten denuncias relacionadas con los vertidos, que tanto desde las industrias, barcos o diferentes municipios, se emiten a la atmosfera, a los ríos y al mar. En el marco de la protección de espacios naturales, Verdemar Ecologista en Acción, forma parte de las juntas Rectoras de los parques Naturales de los Alcornocales y del Estrecho. Conviene resaltar que el Estrecho de Gibraltar recibe un especial seguimiento por su parte, que se plasma por la existencia de voluntarios encargados del seguimiento de buques y accidentes marítimos y la evaluación continua del litoral.

La última acción llevada a cabo[504], fue la de depositar en la Comisión Europea una denuncia de los problemas medioambientales del Estrecho de Gibraltar, transmitiendo la situación de la convivencia con la industria pesada que flanquea la Bahía de Algeciras y presentando solicitudes, de la que destacamos una moratoria industrial en el campo de Gibraltar, la aplicación del principio de la precaución y la realización de un estudio epidemiológico exhaustivo. En esta ocasión también presentaron un documento sobre la contaminación atmosférica en el Estrecho de Gibraltar en el cual se propone acelerar la declaración de las zonas marítimas mediterráneas, zonas SECA[505] antes del 2020.

En el caso de AGADEN- se puede clasificar sus actividades en la zona del Estrecho, en dos partes:

Las relacionadas con estudio: la asociación se ha destacado por ser pionera en la defensa activa de las zonas que las aves utilizan en sus migraciones como: campaña de

[504] Según los últimos datos que dispongo, corresponde al mes de abril del 2015 que coincidió con mi estancia de investigación en el Centro de Derecho Internacional Universidad Libre de Bruselas.

[505] **Véase articulo (mi articulo) pendiente de los datos de publicación de mi comunicación**

protección de la Janda, zonas costeras de Tarifa y Algeciras y también participó activamente en la creación del Parque Natural del Estrecho. Ha organizado campañas de educación ambiental con campamentos de aves, charlas, exposiciones... etc.

Las relacionadas con la defensa: participó en la lucha contra el famoso Cable de Tarifa al afectar las zonas naturales del Estrecho, buscar zonas alternativas para la instalación de generadores aéreos que afectan a la avifauna, alegar en contra de urbanizaciones en zonas costeras, proponer medidas contra la gran contaminación que se produce en la bahía de Algeciras y que afecta negativamente a la salud de todos los habitantes de uno y otro lado del estrecho, luchar en contra del nuevo puerto para la ciudad de Tarifa que afectaría negativamente al parque natural del estrecho y a la migración y estancia de cetáceos en la zona del estrecho.

Las actividades de *Environment Safety Group* (ESG), se plasma en lo siguiente. Desde 11 años organiza una campaña denominada "Limpiar el Mundo", a través la cual promueve el orgullo cívico, la buena vida, el reciclaje, la protección de la naturaleza, etc. Tiene el apoyo y la implicación de la comunidad compuesta por voluntarios, empresas, donación de agencias, buzos, personal que realizan el *rápel*.

Otro tema que ha abordado el grupo, es CEPSA, la refinaría de petróleo situada en la bahía y calificada altamente contaminante, que está en el suelo español y que pasó en propiedad de varias empresas mundiales durante décadas. Actualmente son es propiedad del Fondo Soberano de Abu Dabi.

Por lo que se refiere Bunkering, conviene reseñar que en 2014, la ESG, consiguió que se aplicara una forma de recuperación de vapor, denominado "el sistema de línea cerrada", que está utilizado por todos los operadores de Bunkering para ayudar a eliminar la mayor parte de los gases ofensivos que afectan a la comunidad gibraltareña desde una actividad que se practica en alta mar. En la parte este, el Bunkering se ha visto anulado. En su comunicado de prensa del 20 de noviembre de 2015, ha anunciado su seguimiento del proyecto de almacenamiento del GNL[506] en la nueva estación de energía llevado por Shell. Al mismo tiempo manifiesta su preocupación por el hecho de

[506] Gas Natural liquido.

que los tanques de almacenamiento en el Muelle Norte puedan servir de Bunkering con todo lo que requiere como el aumento de frecuencia de recarga lo que le lleva a exigir aclaración sobre el tema.

2.4.3. Relación, cooperación y protección del medio ambiente con los gobiernos.

Estos actores estatales, no pueden cumplir sus objetivos, sin la existencia de una relación con la autoridad de sus respectivos Estados. Es una relación que puede tomar distintas formas; colaboración, cooperación. Pero también puede tener una forma de presión, seguimiento y control.

En esta óptica, Verdemar-Ecologista en Acción forma parte del Consejo Provincial de Medio Ambiente desde su creación en la provincia de Cádiz. Ha participado activamente en los Planes Correctores de Vertidos en la Bahía de Algeciras, y actualmente trabajan para que el Plan de Calidad Ambiental de la comarca y el Estudio Epidemiológico se lleven a cabo. Así mismo, ha participado en los Planes de Ordenación Urbana de los diferentes municipios de la comarca, en el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, ha elaborado proyectos medioambientales, tales como el proyecto de educación ambiental del Aula de Naturaleza Pinar del Rey y ha presentado alternativas a otros diseñados por la administración.

En el caso de AGADEN-Campo de Gibraltar, colabora con las administraciones con competencias en medio ambiente que son: Ayuntamientos, Diputaciones, Delegación Provincial de Medio Ambiente y Cultura, Comunidad Autónoma de Andalucía, Puerto de Algeciras, Gobierno Central. También son reasentados en los órganos de representación ambiental de la provincia y parques naturales que afectan al estrecho de Gibraltar que son: Junta Rectora del Parque Natural del Estrecho y Los Alcornocales.

Los años llevados de trabajo junto al mantenimiento de su postura apolítica, ha hecho que el ESG consiga que sus preocupaciones y recomendaciones tengan buenos

oídos. Actualmente cuentan en el seno del gobierno con la presencia de un científico y de un medioambientalista como ministro del medio ambiente. Lo que significa que puedan tratar de impulsar las soluciones correctas que afectan el medio ambiente local, y sus múltiples reuniones con el ministro pueden contribuir al alcance de la meta fijada. Sin embargo, al nivel del tema del almacenamiento del GNL en la nueva central de energía y la posibilidad de que los tanques de almacenamiento situado en el topo norte, sirvan para el Bunkering, la ESG se topa con un Gobierno poco cooperativo y comprensible.

Résumé

En abordant ce deuxième chapitre, la délimitation géographique de ce projet de thèse se voit complétée en parvenant au détroit de Gibraltar qui fait l'objet d'étude internationale et nationale de la protection de son environnement marin.

Néanmoins avant de toucher le nucléon de ce travail de recherche, il est judicieux de mettre la lumière sur les caractéristiques géographiques du détroit de Gibraltar ainsi que sur sa richesse naturelle et sa biodiversité. Ce volet peut être résumé en deux mots : un don de la nature.

À côté de cela, nous avons exposé ses caractéristiques géostratégiques qui ont amené les grandes puissances, lors des sessions marathoniennes précédant la signature de la convention de Montego Bay, à mettre de la pression pour ne pas dire soumettre les Etats participantes aux négociations au chantage, afin de soutenir l'extension de la mer territoriale jusqu'à 12 m.m. contre l'adoption du nouveau régime de passe par les détroits dits de navigation internationale qui est le passage en transit.

Son importance géostratégique ne date pas d'hier, sino, qu'elle est profondément enracinée dans l'histoire du bassin méditerranéen. Selon les historiens, cela revient à l'époque Carthaginoise au sixième siècle A. JC. Quand Carthage cherchait à renforcer son influence sur l'espace ibérique, s'est rendu compte que le Détroit de Gibraltar représentait un avantage militaire de relevance et dont le contrôle de ses eaux offrait une domination sur les zones éloignées.

A l'heure actuelle, son importance est fondamentale pour la sécurité depuis les attentats du 11 septembre de 2003. À ce fait, il fait partie des points d'action de l'opération *Active Endeavour*, dirigée par l'OTAN qui utilise les moyens maritimes, aériens et sous-marins afin de contrôler le trafique maritime.

Malheureusement, son environnement marin est le premier à payer le prix de son importance vitale pour la navigation maritime. Étant le siège de multiples sources de contamination marine que nous avons traité sous deux catégories : la première implique les États riverains ; telle les sources telluriques et les activités portuaires et la deuxième implique les États utilisateurs.

Dans ce contexte et pour traiter la protection de son environnement marin, il était fondamental de présenter les principaux sujets et acteurs juridiques de notre détroit. D'un côté, il s'agit des pays riverains, en l'occurrence le Royaume de l'Espagne et le Royaume du Maroc. Dans ce cadre nous avons présenté leurs compromis internationaux ainsi que régionaux concernant la région méditerranéenne, visant la protection de l'environnement marin.

Et d'un autre côté, nous avons présenté en suivant la même démarche antérieure, d'autres acteurs qui sont liés au détroit de Gibraltar et pourtant ne sont pas des États riverains ; en l'occurrence la colonie britannique de Gibraltar et l'Union européenne.

À côté des caractéristiques qui ont été mises en relief, le détroit de Gibraltar se distingue par l'existence de la controverse territoriale qui d'un côté implique sa rive sud : il s'agit du litige hispano-marocain concernant la ville de Sebta et l'ilot de Taura /persil. Sans bien sur aborder les autres enclaves pour rester dans la zone géographique visée par ce travail de thèse. D'un autre côté au niveau de la rive nord, il s'agit du litige hispano-britannique sur le rocher de Gibraltar.

Évidemment ce conflit territorial qui s'oppose à la délimitation maritime séparant les deux mers territoriales : celles de la rive nord et de la rive sud, d'un côté, et d'un autre côté la délimitation au niveau de la Bahia d'Algésiras concernant la mer territorial revendiquée par le RU pour la colonie de Gibraltar, ne passe pas sans laisser ses empreintes sur l'environnement marin du détroit. À titre d'exemple la superposition de deux sites d'intérêt communautaire : la première déclaré par le RU qui concerne Southern Water of Gibraltar et approuvé par la Commission el 19 juin de 2006. Et la deuxième déclarée par l'Espagne, incluant une partie du site déclaré par le RU et qui couvrait une partie des eaux de la Bahia d'Algésiras qui fait l'objet de revendication espagnole. Ce deuxième site a été approuvé par la Commission le 12 décembre de 2008.

Á côté des acteurs étudiés précédemment, nous avons déterminé d'autres qui sont liés à notre détroit. Il s'agit des acteurs non étatiques qui comprennent : les associations, les organisations non gouvernementales et aussi les fondations, qui ont dévoué leurs activités à la protection de l'environnement et précisément du détroit de Gibraltar sous aucun agenda ou couleurs politiques. Il serait inadmissible d'omettre

l'importance et le rôle que peuvent jouer ces acteurs. D'abord ils dominent parfaitement la géographie de la zone de leurs activités, et par la suite ils agissent à la fois comme moyen de pression sur les gouvernements pour qu'ils prennent les mesures propices pour la protection de l'environnement, et comme outil de contrôle veillant à ce que les normes de protection, de prévention et de contrôle soient appliquées telles qu'elles sont décrites dans les lois et règlements.

Parte II

CAPÍTULO I: EL MARCO JURÍDICO DE LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR:

El objetivo de este capítulo es reseñar el marco jurídico de la protección y conservación del medio ambiente marino en el estrecho de Gibraltar practicado por los ribereños. Para ello, cabe subrayar la coexistencia de múltiples legislaciones debido a la particularidad de este estrecho. Primero se trata de la aplicación de las normas de España y de Marruecos por ser los Estados ribereños, del Reino Unido encarnadas en las normas gibraltareñas, que se desarrollan de forma íntima con las británicas y también tenemos las normas de la UE. A este nivel, sería muy importante señalar que la ribera septentrional del estrecho es la frontera sur de la UE mientras su ribera meridional está un Estado que beneficia del estatuto avanzado en el seno de la UE, y para decirlo de forma más explícita, se trata de un Estado que no es miembro de la UE pero beneficia de todas las ventajas asignadas a los Estados miembros menos la integración de las Instituciones europeas. Entonces estamos ante una ribera que es parcialmente europea si hacemos referencia a la aplicación de las normas. Y asimismo, el Estrecho está muy anclado en el espacio de la UE.

Igualmente mediante este capítulo, pretendemos comprobar la hipótesis sobre la ausencia de una atención prestada a la zona del estrecho en las legislaciones locales relacionadas con la protección del medio ambiente marino o bien cuando se refiere a la costa o del litoral es el punto más extremo al occidente hasta el punto extremo oriental.

Para alcanzar la meta de este capítulo, sería muy importante tratar, para cada actor, las instituciones que están volcadas en la tarea de la protección del medio ambiente marino, así, como el marco jurídico de la protección medioambiental marina. En este orden, abordaré el caso de la UE, España, Marruecos y de Gibraltar.

1.1. LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN LA POLITICA MEDIOAMBIENTAL DE LA UNION EUROPEA.

El interés por la protección del medio ambiente en general, ha evolucionado en la medida que ha ido evolucionando la Comunidad Económica Europea. Desde el tratado de Roma hasta el tratado de Lisboa. Con el Acta Única Europea del 1986, la protección del medio ambiente consiguió una base jurídica y política. En el artículo 130R, confirma su interés por la protección, la preservación y la mejora de la calidad del medio ambiente a nivel mundial y no solo al nivel comunitario[507]. La política europea del medio ambiente forma parte de las políticas a competencia compartida con los Estados miembros. Tal como fue comentado antes, para presentar una imagen suficientemente clara del caso de la UE, primero emprenderemos una presentación sucinta de las instituciones de la UE que cumple la función de la protección del medio ambiente marino y después las directivas y normas europeas elaboradas con el fin de establecer un marco jurídico europeo cuya finalidad es la protección y la preservación del medio ambiente marino.

1.1.1. Los órganos y organismos de la UE para la protección del medio ambiente.

La UE dispone de órganos y organismos que abarcan dentro de su composición, entidades cuya función es ocuparse de todos los temas del medio ambiente tal como se presenta a continuación.

Parlamento Europeo, es el órgano legislativo elegido directamente por los votantes de la UE, su misión es aprobar las legislaciones propuestas por la Comisión, decide sobre los acuerdos internacionales, también tiene competencia de supervisión y

[507] KRÄMER, L., "the single European Act and environmental protection: reflections on several new provisions in Community law", *common Market Law Review*, Leiden, Martinus, Nujhoff Publishers, vol 24, Winter 1987, n°4, p.664.

presupuestarias[508]. Este órgano dispone de la Comisión del Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria; Comisión especializada que tiene la misión de desarrollar las propuestas legislativas, aprobar informes, presentar enmiendas para ser consideradas en el Pleno y designar a un equipo negociador para mantener negociaciones en el Consejo sobre legislación en la EU en el marco del medio ambiente[509].

El Consejo de la Unión Europea: esta institución, representa a los Gobiernos de los Estados miembros mediante sus ministros y cuya participación depende del tema planeado. En lo que nos interesa, son los ministros del medio ambiente de los países miembros de la UE los que participan en las reuniones celebradas conforme a las agendas dedicadas al tema. Su misión es adoptar la legislación europea y coordinar las políticas de la UE. Su consejo del medio ambiente se encarga de la política medioambiental, en particular la protección del medio ambiente, el uso prudente de los recursos y la protección de la salud humana. Su interés cubre también las cuestiones medioambientales a escala mundial.

La Comisión Europea es el órgano ejecutivo de la UE, es la única instancia habilitada de elaborar propuestas de nueva legislación europea y aplicar las decisiones del Parlamento Europeo y el Consejo de la UE Medio Ambiente y Acción por el Clima.

El Comité Económico y Social Europeo, es un órgano consultivo formado por representantes de las organizaciones de trabajadores y empresarios y otros grupos de interés. Emite dictámenes sobre las cuestiones de la UE para la Comisión Europea, el Consejo de la UE y el Parlamento Europeo. Desempeña el papel de un puente entre las instituciones de la UE con capacidad decisoria y los ciudadanos europeos. Uno de sus Comités especializados, la Sección de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, es responsable de la elaboración de los dictámenes del Comité en el campo del medio ambiente entre otros.

---

[508]Para informarse con detalle sobre este órgano se puede consultar su página web oficial www.europarl.europa.eu/portal/es

[509] Para más información se puede consultar la página web oficial : www.europarl.europa.eu/portal/es

El Comité de las Regiones, es un organismo consultivo de la UE compuesto por los representantes elegidos, locales y regionales procedentes de los Estados miembros que asumen la tarea de presentar su opinión sobre la legislación de la UE que repercute directamente en las regiones y ciudades. Esto le permite participar formalmente en la elaboración de la legislación de la UE y están consultados por la Comisión Europea, el Consejo de la UE y el Parlamento Europeo cuando se trata de la elaboración de legislación sobre los asuntos relacionados con la administración local y regional de la que forma parte el cambio climático. Es la Comisión de Medio Ambiente, Cambio Climático y Energía la que se ocupa de los temas vinculados al campo del medio ambiente.

El Banco Europeo de Inversiones, concede financiaciones para los proyectos que contribuyan al logro de los objetivos de la UE, tanto dentro de la UE como en su exterior tomando en consideración que la protección del medio ambiente forma parte de sus grandes metas. Entre sus objetivos, destacamos el apoyo de las medidas para paliar el cambio climático[510].

Las Agencias de la UE, son organismos creados por la UE para desempeñar una función específica de naturaleza técnica, científica o administrativa. En esta óptica, la Agencia Europea de Medio Ambiente cumple su función de entregar información solida e independiente sobre el medio ambiente. Así mismo, se considera la fuente principal de información para los responsables del desarrollo, la aprobación, la ejecución y la evaluación de las políticas medioambientales[511] .

La Agencia Europea de Seguridad Marítima "AESM", fue creada por el Reglamento (CE) N° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de junio de 2002[512]. Se trata de un organismo de la UE, dotado de una personalidad jurídica. A petición de la Comisión y con el acuerdo de los países de la UE concernidos, puede decidir el establecimiento de centros regionales para la ejecución de tareas vinculadas a

[510] Para más detalles, se puede consultar la página oficial Del BEI: www.eib.org/projects/priorities/urban/index.htm.
[511] Se puede consultar la página oficial de la agencia, para más detalles: www.eea.europa.eu/es
[512] Véase Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 208/1, del 5 de agosto de 2002.

la vigilancia del tráfico marítimo y navegación. Su papel es proveer asistencia técnica y apoyo a la Comisión y los Estados miembros en el desarrollo y aplicación de la legislación de la UE sobre la seguridad marítima, la contaminación por los buques y la protección marítima. También, en el marco de la contaminación por hidrocarburos, asume la tarea de localizar los buques y más tarde su identificación y su persecución[513]. Para tener una imagen nítida de esta agencia, destacamos sus siguientes tareas: proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros, informaciones objetivas, fiables y comparables y datos sobre la seguridad marítimas gracias a la recogida, registro y evaluación de datos técnicos en la materia de la seguridad marítima, el trafica marítimo y la contaminación marina. Ayudar a la Comisión en la publicación bianual de la información relativa a los buques que se las haya prohibido el acceso a los puertos de la UE y también los países de la UE para mejorar la identificación y persecución de los buques responsables de vertidos ilícitos. Desarrollar una metodología común para investigar los accidentes marítimos en cooperación con la Comisión. También, proporcionar a los países candidatos a la adhesión a la UE, un apoyo técnico para la aplicación de la legislación europea en la materia de seguridad, así como la organización de formaciones adecuadas[514].

El Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS)[515], su función consiste en centralizar las tareas de los comités creados en el marco de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y la protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, así como asistir y aconsejar a la Comisión en todas las cuestiones de seguridad marítima y de prevención o reducción de la contaminación del medio ambiente en el marco de las actividades marítimas.

---

[513] www.emsa.europa.eu/about.html.

[514] BISSUEL, J, L., "L'UE et l'application des normes appropriés par l'OMI ", Droit *International de la mer et droit de l'Union européenne, cohabitation, confrontation, coopération* ? Colloque International, 17-18 octobre 2013, pp. 115-141 ed Pedone, 2014.

[515]JO L 131 du 28.5.2009 DIRECTIVA 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento

1.1.2. El arsenal jurídico desarrollado por la UE para la protección del medio ambiente marino.

Según la Comisión, el territorio marítimo de la UE cuyo espacio es el más amplio al nivel global, es superior al de la tierra[516]. En este marco, la protección de las aguas marinas y costeras se plantea como tarea difícil teniendo en cuenta que el medio ambiente marino está sometido a una fuerte presión antropogénica y se enfrenta a una creciente contaminación de origen telúrica y marina. A este nivel, la Comisión afirma que la legislación de la UE sobre la protección del medio ambiente fue integrada en algunas categorías, como la reglamentación de la pesca presentada en la política comunitaria de la pesca (PCP) debido a la fuerte correlación que existe entre las actividades pesqueras y la contaminación de las aguas, o bien en la Directiva Marco del agua[517]. Estos dos textos legislativos presentaban una protección a las aguas marinas, pero con una aproximación fragmentada y sectorial. En consecuencia, la UE adopta instrumentos que se dirigen directamente a la protección del medio ambiento marino. El primero, representa la piedra angular medioambiental de la Política Marina Integrada de la UE. El segundo, establece un programa cuya finalidad es llevar el apoyo a las medidas previstas para fomentar el desarrollo y la aplicación de la política marina integrada de la UE. Luego viene la Directiva que establece un marco para la planificación del espacio marítimo y por último, la proposición de la Directiva al Parlamento Europeo y al Consejo para establecer un marco sobre la gestión integrada de las zonas costeras[518].

Antes de reseñar las estratégicas adoptadas por la UE en el marco de su político sobre el espacio marino, es muy importante comentar que las primeras medidas surgen con los accidentes Aegean Sea[519] y Braer[520]. A raíz de esto, en el marco de la política

---

[516] La UE cuenta con 1200 puertos, tiene la mayor flota mercante del mundo, la vía marítima constituye el 90% del comercio mundial y el 40% del comercio interno. El 40% del PIB proviene de sus regiones costeras donde viven el 60% de la población de la UE.

[517] Directiva 2000/60 / CE del Parlamento Europeo y del Consejo que establece un marco comunitario de actuación en el ámbito del agua. Aprobada el 23 de octubre de 2000. DO n° L327 de 22.12.2000 / L.

[518] Ver Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que establece un marco para la planificación del espacio marítimo y la gestión integrada de las zonas costeras, 2013/0074 (COD).

[519] El petrolero Aegean Sea que enarbolaba el pabellón griego, se en calló el 13 de diciembre de 1992 frente a la costa de la Coruña en el norte de España. 66.800 toneladas de crudo ligero de las 79.000 que transportaba, se vertieron en el mar y una marea negra de 300 Km cubría la costa gallega.

común de transporte, se tomaron las medidas suplementarias para acentuar la seguridad y prevenir la contaminación en el transporte marítimo. En su comunicado "Para una política común de la seguridad marítima"[521], la Comisión se centró en la petición del Consejo Extraordinario sobre el medio ambiente y los transportes del 25 de enero de 1993 para apoyar la acción de la OMI, con una vista a reducir la diferencia de seguridad entre los buques nuevos y los existentes, mejorando o/y retirando éstos de forma progresiva del servicio. También frente a la catástrofe ecológica y económica de Erika en 2000, la UE, desarrolló legislaciones conocidas bajo el nombre de los paquetes Erika I y Erika II, que tratan el control por los Estados del puerto, las empresas de clasificación, la vigilancia del tráfico marítimo y la creación del AESM. Sin embargo, el accidente del Prestige en 2002, llevó a la prohibición del transporte de productos pesados en buques monocascos, la supresión de petroleros monocascos y tomar las medidas contra la contaminación originaria por los buques. En este caso se trata de la Directiva 2002/84/CE[522], la Directiva 2002/59/CE[523], el Reglamento (CE) N° 1406/2002 instaurando la AESM[524] y el Reglamento (CE) n° 2099/2002[525] estableciendo un Comité para la Seguridad Marítima y la Prevención de la Contaminación por los busques (COSS). El paquete Erika III sale a la luz mediante la Directiva 2009/21/CE[526], sobre el respeto de las obligaciones del Estado del pabellón

---

[520] El 5 de enero de 1993, el petrolero liberiano Braer, naufraga en la costa de las Islas de Shetland, se vertieron 85.000 toneladas de petróleo, ocho días después el petrolero se partió en al menos 3 pedazos

[521] Se puede consultar detalladamente el comunicado en la siguiente pagina web: http://europa.eu/rapid/press-release_P-93-5_fr.htm?locale=FR . no se dispone de la versión en español.

[522] Véase Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 324/53 del 29 de noviembre de 2002. Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002 por la que se modifica las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

[523] Véase Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 208/10 del 5 de agosto de 2002, Directiva 2002/59/CE del parlamento Europeo y del Consejo del 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por a que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

[524] op. cit., nota 512.

[525] Diario Oficial de las Comunidades Europeas, L 324/1 del 29 de noviembre 2002. REGLAMENTO (CE) No 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002 por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

[526] op. cit., nota 515.

En efecto, el espacio marino formaba parte de las siete estrategias temáticas del VI programa de Acción para el medio ambiente (2002-2012), cuyo fin era fijar los objetivos a largo plazo, establecido sobre la evaluación de los problemas medioambientales. Por lo tanto, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el 17 de junio del 2008, la Directiva 2008/56/CE[527] que establece los principios comunes sobre las cuales los Estados miembros deben elaborar sus propias estrategias en colaboración con los Estados miembros y los Estados terceros para alcanzar un buen estado ecológico en las aguas marinas de las que son responsables. Esta Directiva-Marco de la estrategia para el medio marino, tiene como meta, apuntando el año 2020 como horizonte, la protección y la preservación del medio marino, incluida su biodiversidad, evitar su deterioro y recuperar los ecosistemas marinos que fueron lamentablemente afectados; prevenir y reducir los vertidos en el espacio marino para eliminar gradualmente la contaminación medioambiental marina y para asegurarse de que no tienen ningún impacto o riesgo sobre la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos autorizados del mar y garantizar que las actividades y el uso del medio marino sean compatibles con la preservación de su biodiversidad.

En lo que concierne el segundo instrumento jurídico, se trata de un Reglamento[528] que establece un programa de apoyo para el desarrollo de una política marítima integrada adoptado en 2011. La política marítima integrada, representa una visión global de todas las políticas de la UE relativas al mar. Como el caso de la pesca y de la acuicultura[529], la navegación[530] y los puertos marítimos[531], el espacio marino[532],

---

[527] JOCE, L 164/19 du 25/06/2008.

[528] Este reglamento nació de una recomendación presentada por la Comisión en 2002. Posteriormente, pasó por dos etapas antes de ser presentada como reglamento. Primero en marzo del 2005, la Comisión presentó mediante una comunicación a los objetivos previstos en un Libro Verde, sobre la futura política marina de la Unión. En octubre 2007, la Comisión presenta una propuesta de una política marítima integrada para la Unión que lleva el nombre del Libro Azul y está acompañado por un plan de Acción. En diciembre del 2007, el Consejo Europeo, acepta con satisfacción la proposición y invita la Comisión a presentar un informe sobre los progresos realizados a finales del 2009. La propuesta de un reglamento de un programa de apoyo financiero seguido de la política marítima de integración para el periodo 2011-2013. Al final el Parlamento y el consejo adoptan el reglamento que es la base jurídica de la política marítima integrada.

[529] Mejorar la eficiencia del transporte marítimo en Europa y garantizar su competitividad a largo plazo mediante la creación de un espacio marítimo europeo sin barreras y una estrategia de transporte marítimo de 2008-2018.

[530] El objetivo es prohibir la práctica de los vertimientos y las prácticas de pesca destructivas, como el arrastre de fondo en áreas sensibles, así como la pesca ilegal e incontrolada, y fomentar el desarrollo de la acuicultura que no presenta riesgos ambientales.

los astilleros navales y las industrias vinculadas al mar[533], el empleo marítimo[534], la investigación marina, la producción de energía en el mar, la vigilancia marítima, el turismo marítimo y costero, el desarrollo de las regiones costeras y las relaciones exteriores relativas a los asuntos marítimos. Por consiguiente, la UE está convencida de que puede sacar más ventajas de los mares y océanos mientras se disminuye el impacto sobre el medio ambiente.

Por lo siguiente, llegamos a la Directiva de la planificación del espacio marítimo (la Directiva 2014/89/UE)[535], adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo, el 23 de julio de 2014. La Directiva en cuestión, tiene como objetivo el establecimiento de un marco para la planificación del espacio marítimo para promover el crecimiento sostenible de las economías marítimas, el desarrollo sostenible de los espacios marítimos y el uso sostenible de sus recursos[536]. Según la Comisión, la planificación del espacio marítimo, contribuye a una gestión eficiente de las actividades marítimas y el uso sostenible de los recursos marinos y costeros, la creación de un marco decisorio coherente, transparente, sostenible, basado en datos convincentes. En relación con el medio marino, la planificación del espacio marítimo, permite la protección del medio ambiente de tal forma que puede determinar en una fase temprana el impacto de los usos múltiples del espacio y las perspectivas que ofrecen.

Y, por último, tenemos la propuesta de Directiva de la gestión integrada de zonas costeras cuya utilidad permitiría la coordinación de todos los procesos estratégicos relacionados con la zona costera, mediante un tratamiento coordinado de las interacciones tierra-mar para garantizar que su desarrollo este dentro de la sostenibilidad[537].

---

[531] Se trata de proporcionar una guía para la aplicación de la legislación ambiental en relación con los puertos y la propuesta de una nueva política para los puertos.

[532] Se trata de la adaptación al cambio climático en la zona costera y mitigar sus consecuencias, reducir la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero liberados por los buques.

[533] Para los astilleros navales, se trata de estimular la innovación tecnológica y la promoción de una red europea de agrupaciones marítimas multisectorial.

[534] Actualizar las cualificaciones profesionales para ofrecer mejores perspectivas de carrera en el sector.

[535] Ver J.O.C.E, du 28/8/2014, n° L 257/135.

[536] Consultar el artículo 1 de esta Directiva.

[537] Ver el comunicado de prensa de la Comisión Europea del 13 de marzo del 2013 y el MEMO de la Comisión Europea del 13 de marzo del 2013.

Lo que se puede añadir a esta parte como constatación[538], llevando una visión sobre la política de la UE de la pesca que se ha volcado sobre la pesca de fondo, que a pesar de plantear la cuestión de la preservación de los recursos pesqueros, a la hora de concluir acuerdos bilaterales o comerciales, siempre es la pesca intensiva quien prevalece sobre los intereses medioambientales. Por lo tanto, la balanza está más a favor por lo que es económico que lo medioambiental.

También, la UE dispone de otro arsenal jurídico que se centra sobre la prevención y lucha contra la contaminación desde los buques. Tenemos por un lado, un conjunto de normativa sobre la prevención de la contaminación marina accidental, que incluye las Directivas que otorga el control a los Estados del puerto. Se trata de la Directiva 95/21/CE del Consejo[539], relativa al control de los buques por el Estado del puerto que tiende a armonizar la aplicación de la normativa internacional de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques que hacen escala en los puertos de la UE y naveguen por sus aguas jurisdiccionales. Por lo que respecta al control de los buques por el Estado rector del puerto, se dispone de la Directiva 2009/16/CE[540], que sustituyó la Directiva 95/21/CE desde el 1 de enero de 2011, estableciendo un mecanismo de control del Estado del puerto, mediante sus autoridades competentes a todos los buques que hagan escala en un puerto o fondeadero de la UE. Permite la prohibición de acceso a puertos y fondeaderos a ciertos buques e inmovilizar a aquellos buques que presenten insuficiencias que sean manifiestamente peligrosos para la seguridad, así mismo el Estado debe imponer sanciones a los buques que se nieguen a cumplir lo solicitado por las autoridades. Se determina la responsabilidad del Estado de pabellón mediante la Directiva 2009/21/CE[541], que exige entre otras medidas, la certificación ISO 9001, de sus administraciones marítimas y el respeto de las normas establecidas para autorizar los buques a enarbolar su pabellón. Para la inspección y clasificación de buques, existen normas que determinan los organismos autorizados para esta misión. Se trata de la

---

[538] Es la constatación que pude desarrollar durante mis entrevistas con Europarlamentarios del partido verde.

[539] Directiva del Consejo del 19 de Junio del 1995.DOCE L 157, de 7.7.1995. Modificada por la Directiva 2001/106/CE.

[540] Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de abril del 2009.

[541] Directiva 2009/21/CE del Parlamente Europeo y del Consejo del 23 de abril 2009 sobre el respeto de las obligaciones por los Estados del pabellón., JO L 131 du 28.5.2009.

Directiva 94/57/CE[542], sobre reglas estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques para las actividades correspondientes de las administrativas marítimas. Esta Directiva fue refundida por la Directiva 2009/15/CE[543] que instaura reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, y por el Reglamento (CE) n°391/2009[544] que establece las normas y reglas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. En cuanto a los petroleros de casco único o monocasco, existe el Reglamento (CE) N°417/2002[545], relativo a la introducción de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros monocascos. Por último, tenemos un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo, regido por la Directiva 2002/59/CE[546], que concierne el establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico. Instauró la red telemática transeuropea, SAFESEANET, de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y obliga a los buques que hagan escala en los puertos de los Estados miembros de la UE, a disponer de un sistema AIS (*Automatic Identification System*) según las normas de la OMI y con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT), que es la caja negra del buque.

Por otro lado, sobre la prevención de la contaminación operacional. En esta sección, el arsenal jurídico europeo, dispone de una Directiva sobre las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. Se trata de

---

[542] Directiva del Consejo DO L 319, de 12.12.1994. Modificada por la Directiva 2001/105/CE.

[543] La Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de abril del 2009: DO L 131, 28.05.2009.

[544] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de abril del 2009: DO L 131, 28.05.2009.

[545] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de Febrero de 2002: DO L 64, de 7.03.2002. Modificado por Reglamento (CE) nº 1726/2003 (DO L 249, de 1.10.2003), Reglamento (CE) nº 2172/2004 (DO L 371, de 18.12.2004) y Reglamento (CE) n 457/2007 (DO L 113, de 30.4.2007).

[546] Directiva del Parlamento Europeo y Del Consejo: DO L 208, de 5.8.2002. Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 131, 28.05.2009). a su turno modificada por la Directiva 2011/15/UE de la Comisión que fue modificada por Directiva 2014/100/UE de la Comisión DO L 308 de 29.10.2014, pp. 82-87.

la Directiva 2000/59/CE[547], cuyo objetivo es la reducción de las descargas al mar de desechos y residuos de carga, principalmente las que se hacen de forma ilícita, que provienen de los buques que utilicen los puertos de los Estados miembros de la UE.

Por lo que respecta a la carga y descarga de graneleros, la Directiva 2001/96/CE[548], establece los requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros. Así mismo, para el caso de los vertidos y descargas desde buques, la Directiva 2005/35/CE[549], trata la contaminación procedente de buques e introduce sanciones, incluidas las sanciones penales en el caso de infracción de contaminación. Los lugares a los que se aplica esta Directiva son: las aguas interiores de los Estados miembros, incluidos los puertos; las aguas territoriales de los Estados de la UE así como sus ZEE; alta mar y en los estrechos de navegación internacional, regidos por el régimen del paso en tránsito. Terminamos esta sección con el Reglamento (CE) n° 336/2006[550], sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad (IGS), que se aplica a los buques de carga abanderados en un Estado miembro, los buques de pasaje que realicen viajes nacionales o internacionales y también abanderados en un Estado miembro y a las unidades móviles de perforación que ejerzan su actividad bajo la autoridad de un Estado miembro.

Al final, presentamos las normas técnicas comunitarias de aplicación de los buques. Se trata del Reglamento (CE) n° 782/2003, sobre la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques, que tiene como objetivo reducir o eliminar los efectos adversos sobre el medio ambiente marino y la salud humana de los compuestos en cuestión. Este Reglamento, cumple las disposiciones que vienen en el Convenio Internacional de la OMI sobre el control de los sistemas antiincrustantes

---

[547]La Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo del 27 de noviembre del 2000: DO L 332, de 28.12.2000. La Directiva 2007/71/CE de la Comisión de 13 de diciembre de 2007 modificó el anexo II (DO L 329, 14.12.2007).

[548] La Directiva 2001/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 4 de diciembre del 2001: DO L 13, de 16.1.2002. Modificada por la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324, de 29.11.2002)

[549]La Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo del 7 de septiembre del 2005: DO L 255 de 30.9.2005. esta Directiva fue modificada por la Directiva 2009/123/CE: DO L 280 de 27.10.2009.

[550] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, del 15 de febrero de 2006: DO L 64 de 4.3.2006.

perjudiciales en los buques. Igualmente conviene presentar la Directiva 2005/33/CE[551], que vela por la supresión de las excepciones vigentes aplicables al gasóleo para uso marítimo, la implantación de un límite de 15% aplicable al contenido de azufre en las zonas de control de las emisiones de azufre definidas por la OMI, objeto del Anexo VI de MARPOL, la aplicación del mismo limite a todos los buques de pasajeros en servicios regulares desde o hacia los puertos de la UE, se exige a los buques atracados en los puertos, a que utilicen un combustible cuyo contenido de azufre no exceda el 0,1%.

[551] La Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo del 2 de julio del 2005, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo: DO L 191 de 22.7.2005.

1.2. EL MARCO JURIDICO NACIONAL DE LOS ESTADOS RIBEREÑOS.

Con los Estados ribereños, hacemos referencia a España y Marruecos, de momento que son los únicos Estados que flanquean el Estrecho de Gibraltar. Mientras Gibraltar, queda un territorio de ultramar del Reino Unida o una colonia británica. Siguiendo el mismo esquema procedido en el primer subcapítulo, abordaremos al principio las instituciones nacionales que asumen la tarea de proteger y preservar el medio ambiente y luego presentamos el marco jurídico nacionales que rige la protección del medio ambiente marino.

1.2.1. Instituciones nacionales proporcionadas para la protección del medio ambiente marino.

En general en cada Estado, las instituciones suelen reflejar el mapa de los intereses así como la orientación de su política y las líneas principales de su prioridad. Existen unas instituciones que asumen el papel principal en una categoría determinada así que la implicación es directa y en otras tienen una implicación indirecta. A continuación repasamos de forma sucinta las instituciones o los órganos españoles y marroquíes directamente implicados en el proceso de la protección del medio ambiente marino. Para ambos Estados, el orden de su presentación no releja en absoluto la escala de su importancia o de su implicación. Es un orden que no está basado sobre ningún criterio.

1.2.1.1. El Reino de España.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, su Dirección general de sostenibilidad de las costas y del Mar, tal como viene en su página web[552], asuma la responsabilidad de proteger el medio ambiente costero y marino.

[552] Se puede consultar la siguiente página: www.magrama.gob.es/es/costas/temas/default.aspx

Ministerio de Fomento: asume la tarea de presentar propuestas y ejecutar la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre aéreo y marítimo de competencia estatal. Entre sus áreas de actividad, está la Marina Mercante de cuyas funciones, destacamos las que están vinculadas al medio ambiente marino. Como la prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de buques, embarcaciones y plataformas fijas, así como la limpieza de las aguas marinas. La determinación del equipamiento mínimo de que deben ir provistos los buques y embarcaciones en función de los Convenios SOLAS, MARPOL, y otras normas internacionales, supranacionales o nacionales derivadas de aquéllos. La Marina Mercante dispone de una subdelegación General de la Seguridad, Contaminación e Inspección Marina y entre sus funciones subrayamos el salvamento de la vida humana y limpieza de aguas marítimas y lucha contra la contaminación en los términos del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio ambiente[553]. Huelga mencionar la Comisión Permanente de Investigación e Incidentes Marítimos, que es un órgano colegiado anexado al Ministerio de Fomento, entre otras funciones resaltamos la investigación de los accidentes marítimos graves que entrañan daños graves al medio ambiente[554].

Salvamento marítimo[555]. Se trata de una entidad pública empresarial que depende del ministerio de Fomento. Entró en funcionamiento en 1993, sus misiones son inherentes a los servicios de rescate, búsqueda y salvamento marítimo; prevención y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino y control del tráfico marítimo; prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como los servicios complementarios.

---

[553] www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE

[554] www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/INTRODUCCION

[555] Se puede consultar la página oficial de esta institución: www.salvamentomaritimo.es

El Instituto español de Oceanografía, este organismo público de investigación, se dedica a la investigación en ciencias del mar. Entre sus áreas de investigación, destacamos la de Medio Marino y protección ambiental. Esta área, tiene como objetivo el conocimiento de la dinámica marina y de los procesos oceanográficos según un análisis interdisciplinario. Mantiene un programa de seguimiento de las contaminaciones marinas, transmitiendo los resultados a los organismos nacionales e internacionales[556].

La Federación Española de Actividades Subacuáticas, es el organismo que regula las actividades deportivas relacionadas con el mundo subacuático. Se crea el Departamento del Medio Marino, para cubrir las inquietudes de los federados referentes al medio marino[557].

La Cruz Roja Española, también incluye en sus actividades la protección del medio ambiente. Citamos, las acciones de mejora y protección ambiental en entornos naturales, actuaciones encaminadas a conseguir un desarrollo sostenible y la mitigación de los efectos de los problemas ambientales en las poblaciones vulnerables, acciones dirigidas a incrementar la educación ambiental a través de campañas, proyectos educativos y de sensibilización, formación, talleres ambientales…etc.[558].

Tampoco podemos omitir la guardia civil[559], que dentro de su misión en el servicio marítimo también participa en la protección del medio ambiente marino mediante su colaboración y cooperación nacional con organismos españoles con competencias en el mar y dispone de un grupo marítimo del Estrecho en el marco del despliegue territorial.

---

[556] Se puede consultar el área de Medio Marino y Protección Ambiental sobre la página oficial del instituto español de oceanografía: www.ieo.es/web/ieo.

[557] Para ampliar su información se pude visitar la página oficial: www.fedas.es/medio-ambiente

[558] Para más detalles se puede visitar la página oficial de la Cruz Roja Española: www.cruzroja.es/portal .

[559] Para más detalles, se puede consultar la página oficial de la Guardia Civil: www.guardiacivil.es/es/institucional/especialidades/ServicioMaritimo/index.html

1.2.1.2. Las instituciones marroquíes y la protección del medio ambiente marino.

El Ministerio de energía, minas, agua y medio ambiente[560]. La secretaria general del medio ambiente es quien dirige el departamento del medio ambiente. Tiene la misión del desarrollo y de la implementación de una política nacional sobre el medio ambiente y el desarrollo sostenible y la introducción de herramientas y medidas efectivas para ello.

El Ministerio de equipamiento y de transporte[561]. Este ministerio centra sus competencias para dominar la gestión de la costa del mar, los muelles, las canteras y el espacio público marítimo. En su organigrama, existen dos Direcciones que forman parte de los órganos implicados muy de cerca en los programas de la protección del medio ambiente marino de la contaminación y su prevención. Se trata de la Dirección de la marina mercante y la Dirección de puertos y espacios públicos marinos.

Ministerio de Agricultura y de Pesca Marítima[562]. Se trata de un departamento especializado cuyas competencias son el desarrollo y la implantación de la política del Gobierno en el ámbito de la pesca marítima, la acuicultura marina y el medio ambiente marino. Entre sus objetivos el desarrollo de planes de gestión y la garantía la preservación de la calidad del pescado, garantizar la seguridad de la navegación y la gestión de naufragios y garantizar la protección y la preservación del medio marino.

Consejo Nacional del Medio Ambiente. Creado el 20 de enero de 1995, el Consejo Nacional del Medio Ambiente es uno de los más importantes instrumentos de gestión ambiental. Se trata de un órgano consultivo que desempeña un papel de liderazgo en la coordinación de la esfera del medio ambiente. Al ser presidido por la autoridad gubernamental responsable del medio ambiente, este Consejo facilita el trabajo de coordinación y consulta con todos los interesados en el campo del medio ambiente y desarrollo sostenible.

---

[560] Informe oficial del ministerio de energía, agua minas y medio ambiente. www.minenv.gov.ma
[561] Informe oficial del ministerio de equipamiento y de transporte www.mtpnet.gov.ma
[562] Informe oficial del ministerio de agricultura y pesca marítima. www.agriculture.gov.ma

El hecho de crear un consejo económico social y medioambiental en la constitución marroquí del 2011[563], demuestra el alto nivel de la preocupación que se ha alcanzado sobre al medio ambiente. Asimismo en el Titulo XI del artículo 151 se ha establecido el Consejo Económico Social y Medioambiental. El consejo puede ser consultado por el gobierno, por la cámara de los representantes y por la cámara de los consejeros acerca de los asuntos de carácter económico, social o medioambiental. Su papel es dar su opinión sobre las orientaciones generales de la economía nacional y del desarrollo sostenible.

La Fundación Mohamed VI para la protección del medio ambiente564. El hecho de tener en el país una fundación que lleva el nombre del Rey, presidida por su Alteza real la princesa hermana del Rey Lalla Hasna, que hizo de la protección del medio ambiente su principal actividad, demuestra también la preocupación a alto rango. Entre su programa de trabajo, la limpieza de las costas y playas emprendiendo actividades de limpieza y sensibilización en los cuales participan los actores de la sociedad marroquí.

Instituto Nacional de Investigación Haliéutica (INRH)565 . Creado en 1996, el Instituto Nacional de Investigación Haliéutica asume la responsabilidad de todas las actividades de investigación, estudios, acciones experimentales y trabajos en el mar o en tierra que están vinculadas al objetivo del desarrollo y la racionalización de la gestión de los recursos haliéuticos y acuiculturas y su valorización.

En la alinea 2 del artículo 3 se estipula que el Instituto Nacional de Investigación Haliéutica asegura la vigilancia continua del estado medioambiental marino y de las diversas fuentes de contaminación química y microbiológica, así como las molestias que pueden provocar el desequilibrio del medio marino.

---

[563] La constitución marroquí de 2011. En la constitución de 1996, titulo nueve artículo 94, solo se hablaba de la creación de un consejo económico y social. Se nota la introducción del medio ambiente en la constitución del 2011.

[564] Informes disponibles en la página web de la Fundación Mohamed 6 para la protección del medio ambiente. www.fm6e.org.

[565] Dahir n° 19698 du 12 rabii I 1417 (29 julio de 1996) sobre promulgación de la ley n° 4895 sobre la creación del Instituto Nacional de Investigación Haliéutica (Boletín oficial del 7 noviembre 1996, p. 728)

El Centro de Vigilancia de Tráfico Marítimo de Tánger. La primera versión del Centro de Vigilancia de Tráfico Marítimo (CSTM) fue instalada en el año 2000 pero incompleta. En 2008 la empresa francesa Sofrelog se encargó de terminar y completar el centro.

La puesta en marcha del Centro de Vigilancia de Tráfico Marítimo (CSTM) entra en el marco de las acciones adoptadas por el Ministerio de equipamiento transporte para prevenir y evitar los accidentes marítimos, promover la seguridad y la protección marítima y ayudar a proteger el medio ambiente marino. Se compone de tres estaciones: una principal situada a 15 Km de Tánger a Ras Parrot, otra estación remota a 45 Km de Tánger a Ras Cires lado del puerto Tánger-Med y la tercera es un (contactor/ puente) está a 700 km de la estación principal.

Este Centro entró en servicio completo el 1 de diciembre del 2010, está bajo el control de la Organización Marítima Internacional en su resolución Res MSC* 300(87)566. Funciona 24 horas siete días sobre siete.

Este centro es capaz de proporcionar a las autoridades marroquíes civiles, una visión de los enfoques marítimos sometidos a su responsabilidad de ayudar a garantizar las obligaciones de Marruecos, en su calidad de Estado costero, particularmente en el campo de la seguridad y la protección marítima, la promoción de la navegación marítima y la protección del medio ambiento marino en la zona del Estrecho de Gibraltar.

Las siguientes misiones están incluidas en la especialidad del Centro de vigilancia del Tráfico Marítimo de Tánger (CSTMT)[567]:

Vigilancia de la navegación en la zona de su competencia; recibir, tratar, analizar, archivar el balance que los buques transmitan al tomar las vías navegables que están bajo la responsabilidad de la CSTM; Participar en concierto con los

[566] Adopción de enmiendas al Sistema de Notificación Obligatoria para buques existentes en el Estrecho de Gibraltar GIBREP. La enmienda de la resolución MSC.63 (67) de la OMI fue introducida, conjuntamente por Marruecos y España, tenía el objeto de garantizar la entrada del servicio a la escala internacional del sistema obligatorio de la notificación de los buques.

[567] Informes disponibles en la página oficial del ministerio de equipamiento y de transporte. www.mtpnet.gov.ma

departamentos pertinentes, la coordinación de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina accidental; Transmitir las informaciones sobre la seguridad marítima (meteorológicos, avisos urgentes a los navegadores… etc.); recibir y tratar las alertas y transmitir las informaciones de protección marítima.

No se puede cerrar esta parte sin mencionar unos órganos de control cuyos papeles en la protección del medio ambiente es primordial. Se trata de las autoridades militares y paramilitares, gendarmería Real, la Marina Real, la Fuerza Aérea Real, la Marina Mercante, Aduanas así como la colaboración de la Dirección General de la Protección Civil. Entre sus misiones destaca la de prevenir y disuadir cualquier acción que pueda contribuir al deterioro del patrimonio marítimo y costero, contribuir a las operaciones de vigilancia y control. También participan en el control de la conformidad, con la legislación nacional e internacional, de los productos sujetos a la importación y exportación. Sin omitir el papel en la lucha contra las catástrofes naturales y accidentes marítimos.

1.2.2. La protección del medio ambiente en la normativa nacional

1.2.2.1. El orden jurídico español y la protección del medio ambiente marino.

La Constitución española, en su artículo 45[568] establece que "todos los españoles tienen derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo". Y para ello, establece que los poderes públicos deben velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad. Las fuerzas armadas, contribuyen a garantizar estos objetivos en el desarrollo de sus actividades habituales de funcionamiento. También en el Capítulo III sobre las Comunidades Autónomas, en el

[568] La versión electrónica actualizada de la Constitución española, el 5 de Abril de 2016, consultada en la página web oficial del BOE el 9 de abril de 2016.
www.boe.es/legislacion/codigos/codigo.php?id=151_Constitucion__Espanola&modo=1

artículo 148, se estipula que éstas entre otras competencias que se les ha atribuido, se ocuparán de la gestión en materia de protección del medio ambiente. Sin embargo en el artículo 149 del mismo capítulo, se especifica que el Estado tiene la competencia exclusiva en legislación básica sobre la protección del medio ambiente pero sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección.

Podemos también constatar que varios códigos jurídicos españoles, tocan el tema del medio ambiente en algunos de sus artículos. En este marco, repasamos de forma sucinta solo aquellos que lo tratan de forma directa.

Empezamos por el Código Penal español, en su Capítulo III, del Título XVI, sobre los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, nos demuestra que el legislador español, intenta proteger el medio ambiente llevando al rango de crimen a todo acto contra la naturaleza como, emisiones, vertidos, radiaciones, inyecciones o depósitos en las aguas subterráneas o marítimas, incluido el alta mar que puedan afectar incluso los espacios transfronterizos[569].

El código de comercio y legislación complementaria[570], en su artículo 49, en su sección sobre la presentación de las cuentas de los grupos de sociedades, se estipula que el informe de gestión consolidado, que debe incluir en su exposición, indicadores claves no financieros, que sean pertinentes respecto de la actividad empresarial concreta, con inclusión de información sobres cuestiones relativas al medio ambiente y personal. En relación con el artículo 10, sobre los criterios de valoración sustantiva[571], en su alinea 4, establece que el Consejo de Ministros, podrá valorar las concentraciones económicas atendiendo a criterios de interés general distintos de la defensa de la competencia en particular entre otros, la protección del medio ambiente. Nos encontramos otra vez, en

[569] Véase el articulo 325-1 del Código Penal español Publicado en BOE núm. 281 de 24 de Noviembre de 1995. La revisión vigente desde el 1 de julio del 2015.

[570] Véase Código electrónicos, Código de comercio y legislación complementaria, edición actualizada a 7 de marzo 2016, consultada en la página web: www.boe.es/legislacion/codigos/, el 11 de abril de 2016.

[571] Este artículo forma parte del título I intitulado "de la defensa de la competencia» relacionado con la ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia Jefatura del Estado «BOE» núm. 159, de 4 de julio de 2007 Última modificación: 26 de diciembre de 2013 .BOE-A-2007-12946 Jefatura del Estado «BOE» núm. 15, de 17 de enero de 1996 Última modificación: 7 de marzo de 2016 : BOE-A-1996-1072

el Título VI sobre las cuentas anuales, al nivel del artículo 262 que trata el contenido del informe de la gestión, con la protección del medio ambiente como indicador clave no financiero, tal es el caso del artículo 49.

Las leyes nacionales.

La Ley 14/2014, de 24 de julio, sobre la navegación marítima[572], está en vigor desde el 25 de septiembre de 2014[573]. Esta ley llevó a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español. Además de la actualización y codificación, se sincroniza con el Derecho marítimo internacional y con los convenios internacionales vigentes en España. En lo siguiente destacamos los artículos destinados a la protección del medio ambiente. Empezando por el artículo 9, sobre la arribada forzosa, se estipula que la Administración Marítima, podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar entre otros la seguridad del medio ambiente. En su artículo 14 relativo a los buques que transporten sustancias radioactivas, se estipula que antes de la entrada en la zona de servicio portuario, los órganos competentes de la Administración llevarán a cabo el control de los documentos de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás que procedan para la protección del medio ambiente. El artículo 16, la Autoridad Portuaria autoriza, en las condiciones de seguridad que determine la Administración Marítima, el atraque, amarre o fondeo temporal de buques inactivos, siempre que no constituya un peligro para el medio ambiente. En lo que concierne la navegación de buques de investigación, el articulo 25, precisa que la autorización de la dicha actividad, se condiciona a que se realice con fines exclusivamente pacíficos y contribuya al progreso de los conocimientos sobre el medio marino sin presentar algún peligro para la seguridad de navegación o del medio ambiente. Durante el ejerció del derecho de paso inocente por el mar territorial, articulo 38 exige a los buques el respeto del CNUDM así como las disposiciones del presente ley y las demás leyes y reglamentos relativos a la protección del medio ambiente marino. Y siempre al nivel del paso inocente, el artículo 39, no considera inocente el paso de los buques extranjeros que realicen cualquier acto

[572] BOE. n° 180 del 24 de julio de 2014, p 59193.

[573] Tal como está estipulado, la entrada en vigor era a los dos meses de su publicación en el B.O.E.

de contaminación intencional y grave. O si los buques con un estado de avería o condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente. Siempre en el marco de la protección del medio ambiente marino, se estipula en el artículo 104 que la Administración Marítima inspeccionará los buques y embarcaciones amarrados en los puertos nacionales, según los casos previstos en los tratados y convenios internacionales y en las disposiciones de la UE. En el caso de que se constate que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puedan hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración Marítima podrá impedir su salida, tal como viene en el artículo 105. También se puede detener un buque extranjero según el artículo 170 si se encuentran anomalías en los títulos y certificados de la dotación que puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente. En caso de los accidente, los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar de inmediato a la capitanía Marítima o autoridad consular más cercana todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado o todo lo que pueda afectar la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino tal como viene estipulado en el artículo 186. En el capítulo de los accidentes de navegación, exactamente en el artículo 361, se estipula para los contratos de salvamento que las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente. Y en el artículo 367, se otorga el permiso a la Administración Marítima, para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, con el fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. En lo que concierne la responsabilidad de los daños de contaminación, el artículo 386 responsabiliza el armador por el mero hecho de su producción, excepto si demuestra que los daños resultan de una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación o una acción u omisión aposta de un tercero.

La Ley 22/2011, de 28 de julio[574], está vigente desde el 30 de julio de 2011, trata los residuos y suelos contaminados, se aplica a todos los residuos y tiene por objeto regular la gestión de los residuos impulsando medidas que prevengan su generación y mitiguen los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a su generación y gestión, mejorando la eficiencia en el uso de los recursos. Esta ley derogó la ley 10/1998, del 21 de abril[575], de los residuos.

El Real Decreto 1599/2011[576] de 4 de noviembre, compuesto por 5 artículos está en vigor desde el 8 de diciembre del 2011, establece, de acuerdo con el artículo 26 de la Ley 41/2010 de 29 de diciembre, los criterios que deben cumplir los espacios marinos protegidos de competencia estatal para su integración en la Red de Áreas Marinas Protegidas de España (RAMPE).

La Ley 41/2010[577] de 29 de diciembre , que entró en vigor el 31 de diciembre del 2010, está formada por 36 artículos y cinco anexos, tiene como objetivo el logro de un buen estado ambiental del medio marino. Su artículo 1, resume el contexto de la presente ley que tiende a establecer el régimen jurídico que rige la adopción de las medidas necesarias para lograr o mantener el buen estado ambiental del medio marino, a través de su planificación, conservación, protección y mejora. Considerado como bien de dominio público, vela para que el uso sostenible de los recursos del medio marino tenga en consideración el interés general. Así mismo, tiene el objetivo de prevenir y reducir los vertidos al medio marino con el motivo de eliminar su contaminación.

El Real Decreto 394/2007[578] de 31 de marzo, está en vigor desde el 5 de abril del 2007, instituye las medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en aguas marítimas españolas. Compuesto por 3 artículos, transpone a la legislación española, lo establecido en los artículos 3 y 7 de la Directiva 2005/35/CE sobre la contaminación de buques y la introducción de sanciones para las infracciones. Este Real Decreto, obliga la administración española a cooperar con el Estado de la UE

[574] B.O.E. n° 181 del 29 de julio del 2011 p. 85650
[575] B.O.E. n° 96 del 22 de abril del 1998, p. 13372.
[576] B.O.E. n° 294 del miércoles 7 de diciembre de 2011, p.129590.
[577] B.O.E. n°317 del jueves 30 de diciembre de 2010, p.108464.
[578] B.O.E, n°81 de 4 de abril de 2007, p. 14667.

al que se dirige el buque que realizó una descarga contaminante en sus aguas marítimas no interiores, para realizar inspecciones y adoptar las medidas que se debe en tales circunstancias. Si el buque se dirige al puerto de un Estado no comunitario, se le solicita que actúe conformemente en relación con la descarga. Y si, se comprueba que un buque que navegue por el mar territorial español o la ZEE española, haya realizado una descarga contaminante o puede perjudicar el medio ambiente, la Administración marítima española debe adoptar meditas necesarias, incluida, en su caso, la detención del buque.

La ley 26/2007[579] de 23 de octubre, está en vigor desde el 25 de octubre del 2007. Versa sobre la responsabilidad medioambiental, consta de 49 artículos y 6 anexos. Su objetivo es regular la responsabilidad de los operadores de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales tal como está estipulado en el artículo 45 de la Constitución y con los principios de prevención y de que quien contamina paga. En general, se aplica a los daños medioambientales y a las amenazas inminentes de que tales daños ocurran, cuando hayan sido causados por las actividades económicas o profesionales tal como están enumerados en su Anexo III. Sin embargo, no se aplica en algunos casos de los que destacamos un acto derivado de un conflicto armado, de hostilidad, de guerra civil, o si trata de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible. Es muy importante resaltar lo que viene estipulado en el artículo 4, sobre el ámbito temporal de la responsabilidad medioambiental que limita el plazo de 30 años para su validez y que se computa desde que tuvo lugar la emisión del suceso o el incidente que los causó. Se ignora hasta el momento el tiempo que precisa exactamente todo accidente para evaluar o limitar su impacto nefasto de los daños, el plazo de 30 años, queda aproximativo.

El Orden FOM/555/2005[580] del 2 de marzo y que está en vigor desde el 11 de junio del 2005, tiene el objetivo de establecer cursos de formación para los operarios y el personal técnico administrativo en materia de prevención en las operaciones de carga

[579] B.O.E, n.° 255 del 24 de octubre del 2007, p. 43229.
[580] B.O.E. n.° 60 del 11 de marzo del 2005 p. 8624.

descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. Este orden tiene un carácter más bien técnico.

El Real Decreto 2182/2004[581] de 12 de noviembre que está en vigor desde el 16 de noviembre del 2004, tiene como meta la creación del Centro para la Prevención y lucha contra la contaminación Marítima y del litoral, determinando su función, así, como su estructura.

El Orden FOM/1392/2004[582] del 13 de mayo, que está en vigor desde el 21 de junio del 2004, tiene como objetivo la regulación de las condiciones para el otorgamiento, por las capitanías marítimas, de las certificaciones de la exención al buque de notificar y entregar todos o algunos tipos de desechos que se generan a bordo según si se trata de la "exención total" o "exención parcial".

El Real Decreto 210/2004[583] del 6 de febrero, que está en vigor desde el 15 de febrero del 2004, tiene por objeto, el establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en aguas bajo la soberanía y jurisdicción española, lo que permitiría, entre otras cosas, la administración marítima de mejorar su capacidad de reaccionar frente a los problemas, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar y contribuiría a una temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques. Para alcanzar la meta de este Real Decreto, los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquellos, deben someterse a los requisitos estipulados en este Real Decreto como los que vienen en el artículo 4, 6, 12 y 13.

El Real Decreto 253/2004[584] del 13 de febrero que entró en vigor en agosto del 2004, establece las medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. Su objetivo es ofrecer un adecuado nivel de preparación y respuesta en las

[581] B.O.E. n°.276 del 16 de noviembre del 2004, p. 37791.
[582] B.O.E. n°.123 del 21 de mayo del 2004, p. 19163.
[583] B.O.E. n°.39 del 14 de febrero del 2004, p. 6868.
[584] B.O.E. n°.39 del 14 de febrero del 2004, p. 6878.

terminales petrolíferas marinas e instalaciones que manipulan los crudos y productos petrolíferos que entran en España. Cosa que permite por una parte, tratar de reducir los riesgos de derrames y, por otro, disponer de medios adecuados para luchar contra la contaminación. También se otorga a la Capitanía marítima la posibilidad de imponer medidas especiales de garantía y protección del medio ambiente marino, si consta que los buques, al realizar las operaciones de carga o descarga de hidrocarburos, no reúnen las condiciones técnicas mínimas exigibles por las normas internacionales o nacionales.

El Real Decreto 90/2003[585] del 24 de enero, entró en vigor el 5 de febrero y trata las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la administración. Para alcanzar su objetivo, establece las condiciones que deben cumplir las organizaciones y sociedades de clasificación de buques para ser reconocidas por la Comisión Europea y para ser autorizadas a efectuar funciones de inspección, control y certificación de los buques.

El Real Decreto 91/2003[586] del 24 de enero, entró en vigor el 5 de febrero del 2003 y aprueba el reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros. Mediante este real decreto, se procura evitar que se utilicen buques subestándar en aguas bajo la soberanía o jurisdicción española, estableciendo una serie de normas sobre el control de buques. Se exige un límite mínimo de inspecciones, a realizar en un año, de 30% del promedio anual del número de buques que hayan entrado en los puertos españoles.

El Real Decreto 1381/2002[587] del 20 de diciembre, está en vigor desde el 22 de diciembre del 2002, rige las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques de carga. Su finalidad es la reducción de las descargas al mar de los desechos generados por los buques y los residuos del cargamento que transportan, impidiendo las descargas de carácter ilícito, procedentes de los buques que utilicen los puertos españoles, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias de recepción de dichos residuos y desechos e incrementando así la protección

[585] B.O.E. n°. 30 del 4 de febrero del 2003, p. 4539.
[586] B.O.E. n°. 30 del 4 de febrero del 2003, p. 4551.
[587] B.O.E. n°.305 del 21 de diciembre 2002, p. 45003.

del medio marino. Para conseguir esta finalidad, los puertos españoles deben disponer de instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y de los residuos de carga.

El Decreto Ley 9/2002[588] del 30 de septiembre, que entró en vigor el mismo día de su publicación adopta medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes. Estas medidas se plasman en la prohibición de la entrada en los puertos españoles, terminales o zonas de fondeo a los buques monocasco transportando fuel pesado, alquitrán, betún asfaltico y petróleo crudo pesado.

El Real Decreto 958/2002 del 13 de septiembre[589], sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general. Tiene como objeto, establecer las condiciones y los criterios precisos para que las autoridades portuarias adjudiquen un número mínimo de instalaciones de avituallamiento de combustibles dentro de la zona de los puertos de interés general. Esta limitación tiene el objetivo de limitar o mitigar la contaminación del medio marino que surge a raíz de la operación del avituallamiento.

La Ley 16/2002, del 1 de julio[590], que entró en vigor el 3 de julio del 2002, rige la prevención y el control integrado de la contaminación. Intentando evitar o, cuando éste no sea posible, reducir y controlar la contaminación de la atmósfera, del agua y del suelo, mediante el establecimiento de un sistema de prevención y control integrados de la contaminación.

El Real Decreto 768/1999, del 7 de mayo[591], por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. El reglamento en cuestión tiene como finalidad la reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas bajo la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción española. Incrementando la exigencia del

[588] B.O.E. n°.299 del 14 de diciembre del 2002, p. 43555.
[589] B.O.E. n°. 227 del 21 de septiembre 2002, p. 33757.
[590] B.O.E. n°. 157 del 2 de julio 2002, p. 23910.
[591] B.O.E. n°. 121 del 21 mayo del 1999, p. 19256.

cumplimiento de la seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques. También el establecimiento de normas de control de buques, armonizando los procedimientos de inspección e inmovilización, con respeto a los compromisos asumidos por las Autoridades marítimas de los Estados miembros, en virtud del Memorándum de Paris para el control de los buques por el Estado rector del puerto. Este real decreto fue modificado por el Real Decreto 1828/2000.

El Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio[592], fue modificado por el Real Decreto 701/1999, de 24 de julio[593]. Sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales. Con el objetivo de regular, por razón de seguridad marítima y de prevenir la contaminación marina, las condiciones mínimas exigidas a los capitanes y operadores de mercancías peligrosas o contaminantes a granel o empaquetadas, así como a los expedidores de dichas mercancías.

La Ley 62/1997, de 26 de diciembre[594], modificó la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante cuyo objetivo, además de determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas que sean competencia de la Administración del Estado, así como regular las actividades que son inherentes, establece el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal. En el marco de la protección del medio ambiente marino, establece el régimen de vertidos mediante el cual se prohíbe los vertidos o emisiones contaminantes en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo. Para los vertidos desde tierra al mar, requieran autorización de la Administración competente. En el caso de la recepción de residuos, la autoridad portuaria exige la disponibilidad de instalación y medios para autorizar dicha recepción.

---

[592] B.O.E. n°. 198 del 19 de agosto 1997, p. 25269.
[593] B.O.E. n°. 115 del 14 de mayo del 1999, p. 1999.
[594] B.O.E. n°. 312 del 30 de diciembre del 1997, p. 38233.

El Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre[595], por el que se aprueba el reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre la seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas. Está en vigor desde el 22 de mayo del 1999. Su objetivo es la reducción del número de buques que incumplan las normas aplicables en aguas bajo la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción española. Este Real Decreto, fue modificado por el RD 768/1999 que a su vez fue modificado por el RD 1828/2000, del 3 de noviembre[596].

El Real Decreto 438/1994, del 11 de marzo[597], por el que se regula las instalaciones de recepción de residuos oleosos procedentes de los buques, en cumplimiento del Convenio internacional MARPOL 73/78. Mediante este RD, se obliga a los capitanes de los buques, nacionales como extranjeros a comunicar a la Capitanía Marítima la cantidad y tipo de residuos que transportan y en caso necesario, procederá a la descarga de dichos residuos en una instalación de recepción autorizada. Si se comprueba que el buque no puede continuar su trayecto sin hacer descargas, se le prohíbe la salida del puerto, terminal o de otro lugar sin realizar dicha descarga en una instalación de descarga autorizada.

La Orden Ministerial del 13 de julio de 1993, por la que se aprueba la instrucción para el proyecto de conducciones de vertidos desde tierra al mar[598], su objetivo es establecer las condiciones técnicas mínimas para el proyecto y cálculo de las conducciones y dispositivos de vertido de aguas residuales desde tierra al mar, definir los requisitos que deben cumplir los proyectos de los aliviaderos y determinar los procedimientos de vigilancia y control que aseguren, por una parte, el buen funcionamientos estructural de las instalaciones y, por otra, el mantenimiento de los objetivos de calidad establecidos en la normalidad vigente.

---

[595] B.O.E. n°.264, del 4 de noviembre 1997, p. 31795.
[596] B.O.E. n°.265, del 4 de noviembre 2000, p. 38433.
[597] B.O.E. n°. 84 del 8 de abril del 1994, p. 10807.
[598] B.O.E. n°. 178, de 27 de julio de 1993, p. 22861.

La Orden del 17 de abril de 1991 por la que se regula el fondeo de buques en aguas españolas[599]. Este orden pone en aplicación lo dispuesto en la Convención Internacional sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958 y en el Convenio Internacional de Intervención de 1969. Como la zona sudoeste española es la meca del fondeo de los buques petroleros de diferentes nacionalidades en espera de órdenes que les permitan realizar la descarga, deben solicitar previamente, autorización a la Administración marítima española, siguiendo las instrucciones como la hora estimada de llegada al fondeadero, con 6 horas mínimas antes de la llegada, junto al punto de procedencia como destino, tipo y cantidad de carga. También debe cumplir ciertas obligaciones que contribuyen a la protección del medio ambiente marino y luchan contra su contaminación.

El Real Decreto 1471/1989 del 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/88, de 28 de julio[600] de Costas[601], tiene el objetivo de determinar, proteger, utilizar el dominio público marítimo-terrestre y especialmente la ribera del mar. En sus disposiciones adicionales sobre la reducción de la contaminación por vertidos de sustancias peligrosas al medio marino, establecen los objetivos de calidad del medio receptor para los vertidos realizados desde tierra a las aguas interiores del litoral y al mar territorial que puedan contener una o varias de las sustancias incluidas en su Anexo I, así como los métodos de medida y los procedimientos de control.

El Real Decreto 145/1989, de 20 de enero[602], por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. Se aplica en las zonas portuarias en las que se realicen operaciones con mercancías clasificadas como peligrosas, tal como están clasificadas e identificadas en su artículo 37 y 38. Se puede prohibir el tránsito de estas mercancías peligrosas en las zonas terrestres portuarias, si se comprueba que puede resultar peligroso para el medio ambiente. También a la hora de depositar una solicitud de

[599] B.O.E. n°. 93, del 18 de abril del 1991, p. 12061.
[600] B.O.E n°. 181, del 29 de julio del 1988, p. 23386.
[601] Este RD fue actualizado por última vez el 30 de mayo del 2013. B.O.E. n°. 181, de 29 de julio del 1988.
[602] B.O.E n°. 37, del 13 de febrero del 1989, p. 4261.

admisión en el puerto de las dichas mercancías, se debe señalar si existe alguna avería en el buque para que no haya un peligro en el entorno o en el medio ambiente.

La Ley 29/1985, del 2 de agosto, de aguas[603], tiene como objetivo, la regulación del dominio público hidráulico, del uso del agua. En relación a la planificación hidrológica, entra en sus objetivos generales, la racionalización de sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales. Se establece también, que la protección, utilización y explotación de los recursos pesqueros en aguas continentales, así como la repoblación acuícola y piscícola, se regula por la legislación general del medio ambiente. También se exige la evaluación de los efectos sobre el medio ambiente a la hora de la tramitación concesiones y autorizaciones que afecten el dominio público hidráulico.

La Orden del 26 de marzo de 1985[604], sobre la prohibición del transporte de hidrocarburos, u otras sustancias inflamables para el medio marino. Por tanto se prohíbe el transporte en la proa o en un tanque situado a proa del mamparo de colisión de todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales, excepto aquellos buques o embarcaciones excluidos tal como viene en los convenios de Solas 74/78 y MARPOL 73/78.

La Orden del 18 de diciembre del 1984[605], sobre normas de separadores y oleómetros. Este orden establece las normas para las instalaciones de los buques nacionales que conciernen los equipos separadores o filtradores de agua e hidrocarburos y los oleómetros.

La Orden de 15 de marzo de 1982[606], sobre nueva clasificación de los buques-tanque destinados a la importación de petróleo crudo que hayan adoptado el sistema de lastre separado. Este orden, vino para actualizar el arsenal jurídico español con los Convenios internacionales que tienden a evitar la contaminación por vertidos de petróleo. Para ello, se estableció la conversión en los buques petroleros existentes en

---

[603] B.O.E n. 189, del 8 de agosto del 1985, p. 25123.
[604] B.O.E. n°. 77 del 30 de marzo 1985, p. 8606.
[605] B.O.E. n°. 31 del 5 de febrero del 1985, p. 2940.
[606] B.O.E. n°. 72 del 25 de marzo de 1982, p. 7676.

tanques de lastre separado. Y para la nueva construcción de buques petroleros se reserva espacio para esto.

La Orden del 30 de Diciembre de 1977[607], por el cual se regula la descarga de hidrocarburos al mar desde buques. Tiene por objeto prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Por tanto se prohíbe a los buques españoles que no sean petroleros toda descarga de hidrocarburos o mezcla en las condiciones que vienen en el artículo 2. También se aplica a los buques petroleros españoles en el caso de la descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos en las condiciones estipuladas en su artículo 3.

La Orden Ministerial del 24 de febrero de 1977[608], sobre despacho y navegación de buques que transporten como carga hidrocarburos a granel. Esta orden vino para actuar en concierto con el Convenio internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación del agua del mar por hidrocarburos, se prohíbe la navegación a todo buque mercante español que transporte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel si no lleva el certificado expedido por la Dirección General de Seguros del Ministerio de Hacienda, tampoco se le puede despachar. Igualmente, se prohíbe la navegación por el MT y por las aguas territoriales a los buques extranjeros si no llevan un certificado de seguro u otra garantía financiera tal como está previsto, que pueda cubrir una eventual responsabilidad de civil causada por contaminación por hidrocarburos.

El Real Decreto 2362/1976 de 30 de julio[609], por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 21/1974[610] sobre investigación y explotación de hidrocarburos. El objetivo es establecer el régimen jurídico de la exploración, investigación y exploración de los yacimientos de hidrocarburos líquidos y gaseosos, así como de las actividades de transporte, almacenamiento, depuración y refino de los hidrocarburos obtenidos, cuando sean realizados por los propios investigadores o explotadores mediante instalaciones anexas a las de producción.

---

[607] B.O.E. n°. 38 del 14 febrero del 1978, p. 3597.
[608] B.O.E. n°. 58 del 9 de marzo del 1977, p. 5475.
[609] B.O.E. n°. 247 del 14 de octubre del 1976, p. 20027.
[610] B.O.E. n°. 155 del 29 de junio del 1974, p.13554.

La Orden del 26 de mayo de 1976 sobre prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves. Mediante esta orden, queda prohibido el vertido en el mar de las sustancias enumeradas en su anejo I, se exige un permiso previo de las autoridades competentes, en cada caso, para las sustancias descritas en su Anejo II, mientras para el caso de sustancias que no figuran ni en uno ni en otro, se exige una autorización de las autoridades competentes. Estas normas, se aplican a todos los buques y aeronaves españoles, buques y aeronaves extranjeros en cualquier zona bajo la soberanía o la jurisdicción española.

La Orden Ministerial del 4 de marzo de 1976[611], por la que se dictan normas para la ejecución de lo establecido en el Convenio internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Este OM, adapta la legislación española al Convenio internacional en cuestión, exigiendo a los propietarios de buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento de disponer de un seguro o una garantía financiera que cubra su responsabilidad por los daños causados por la contaminación.

La Orden Ministerial del 23 de noviembre de 1974[612], por la que se modifica la Orden del 27 de mayo de 1971 sobre la regulación del uso de detergentes para combatir los derrames de hidrocarburos en el mar. Su objetivo es prohibir el uso de productos detergentes tóxicos para la eliminación de manchas de hidrocarburos en el mar, incluyendo la limpieza de tanques de transporte de crudos y sus derivados y de los tanques de combustible líquido.

La Orden del 27 de marzo de 1967[613], por la que se dictan normas sobre prohibición de vertidos al mar de productos petrolíferos o residuos contaminados procedentes de fábricas o industrias de todas clases. En su artículo 1, se prohíbe a las fabricas e industria de todas clases verter al mar productos petrolíferos o residuos que contengan sustancias petrolíferas, tanto persistentes, como el petrolero crudo, el fuel oíl, el diesel oíl pesado y los aceites lubrificantes, como no persistentes, como el diesel

[611] B.O.E. n°. 60 del 10 de marzo del 1976, p. 4955.
[612] B.O.E. n°. 266 del 29 de noviembre del 1974, p. 24258.
[613] B.O.E. n°. 130 del 1 de junio del 1967, p.7448.

oíl ligero, el gas oíl, el keroseno y las gasolinas. En el caso de solicitud de autorización para el vertido en el mar, que se otorga por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), se debe prever el oportuno sistema o procedimiento para evitar la contaminación de las aguas por dichos productos.

La Orden del 5 de marzo de 1966[614], sobre la regulación de los trabajos de desguace de buques en puertos nacionales. Como la operación de desguace pueda ser acompañada por accidentes que causen contaminación del agua del mar por hidrocarburos, las empresas desguazadoras consiguen de la Comandancia de Marina de la Provincia Marítima, donde piensen efectuar la dicha actividad, una autorización. Por este motivo se debe entregar junto a la solicitud, un plan detallando los trabajos y las medidas previstas que se deben tomar para evitar desastres y la repercusión de éste sobre el medio ambiente marino.

La Orden del 13 de junio de 1962[615], por la que se crea la Comisión Nacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por petróleo. Esta Comisión, asume la responsabilidad de estudiar la prevención de la contaminación de las aguas del mar por el petróleo.

Por último, el Decreto-Ley 5/2012 de 27 de noviembre sobre las medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía[616]. Este Decreto-Ley que está en vigor desde el mismo de día de su publicación, establece un conjunto de medidas legislativas en el ámbito del territorio y el urbanismo cuyo objeto es facilitar la intervención inmediata en la protección del ámbito litoral e impulsar el cumplimiento de las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En el artículo 1 que modifica el artículo 5.1 de la ley 1/1994 sobre la Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que estipula que la planificación territorial se realizara a través de los siguientes instrumentos: el Plan de Ordenación de Andalucía, el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. Un nuevo título fue añadido y concierne al Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía. Su objeto es

[614] B.O.E. n°. 62 del 14 de marzo del 1966, p. 3020.
[615] B.O.E. n°. 146 del 19 de junio 1962, p. 8436.
[616] Boletín oficial de la Junta de Andalucía, n°.233 del 28 de noviembre de 2012, p. 10.

establecer objetivos criterios y determinaciones para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras de Andalucía en el marco de los establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía para el dominio litoral. En el ámbito del Plan incluirá al menos los primeros 500 m de la Zona de Influencia del Litoral, y aquellas otras zonas necesarias para alcanzar los objetivos de protección y accesibilidad del sistema costero de los municipios determinados en el Anexo I del presente Decreto-ley. Entre sus contenidos, resaltamos las indicaciones de zonas que por motivos territoriales o de protección deben ser preservadas del desarrollo urbanístico. En el Anexo I, enumera las provincias de las que destacamos Cádiz, que incluye el Estrecho de Gibraltar delimitado por Algeciras, Tarifa, y la Línea de la Concepción[617]. Con su entrada en vigor quedaron suspendidos los procedimientos para la aprobación de los planes de sectorización y de los planes parciales en suelos urbanizables en los ámbitos que incluyan terrenos situados a una distancia inferior a 500 metros medidos en proyección horizontal tierra adentro, desde el límite de la ribera el mar.

1.2.2.2. El orden jurídico marroquí y la protección del medio ambiente marino.

La costa mediterránea marroquí tiene una longitud de 512 km, las actividades socioeconómicas nacionales se centran en mayor parte en la industria, la pesca, el turismo, las actividades portuarias o la navegación.

No cabe duda de que Marruecos está decidido a proteger el medio ambiente marino y fortalecer su seguridad elaborando normas jurídicas. Su arsenal jurídico se compone de una orden, un decreto, varios códigos, leyes, reglamentos y proyectos de leyes o pre-proyectos de leyes que aún están en discusión. En este contexto, su marco jurídico se basa sobre leyes recientemente elaboradas, como la Ley sobre la protección y la valorización del medio ambiente, o antiguas como el código marítimo marroquí, o la Ley de la pesca marítima. La antigüedad de estos textos representa un factor positivo para Marruecos, porque interpreta la preocupación y el interés que lleva al medio ambiente desde muy temprano. Por lo tanto Marruecos es consciente que debe disponer

[617] Mencionamos solo las ciudades ribereñas del estrecho.

de leyes que protejan su medio ambiente. Desde luego, si lo vemos desde el punto de vista optimista. Pero si se trata de la mitad vacía del vaso, está en oposición de fase con sus compromisos internacionales de la materia.

Aquí, coincidimos con la evaluación de los textos legislativos y reglamentarios, por los científicos, investigadores y juristas[618] que se interesan por medio ambiente y que es bastante negativa. Se los califican de obsoletos, incompletos e inadaptados a la evolución socio-económica y tecnológica[619].

Ciertamente, algunos textos vigentes, fueron elaborados durante los primeros veinte años del siglo pasado. Por un lado, se puede pensar que el interés por la protección del medio ambiente tiene sus raíces muy ancladas en el pasado y sin embargo, y al mismo tiempo refleja la estancamiento y el anacronismo de estos textos que permanecen fuera de la evolución del Derecho internacional del medio ambiente en general y el medio marino en particular. Algunos textos legislativos solo se disponen de algunas disposiciones dedicadas al medio ambiente sin profundizar en los problemas inherentes al tema.

En la siguiente presentación de la legislación marroquí, se puede comprobar que hasta el momento, hay proyectos de leyes que llevan más de 5 años en discusión. Esta cadencia no favorece en absoluto la política de la protección del medio ambiente. Resulta muy complicado interpretar este retraso ante la transposición de sus compromisos internacionales en su ordenamiento jurídico nacional. No se puede alcanzar las explicaciones a ello, sobre todo que a veces un proyecto de ley, en el caso del medio ambiente, implica a varios ministerios. Se podría pensar en falta de medios y efectivos para conseguirlo, o incluso en algunos casos, en la presencia y el peso de algún *lobby* que pondría las trabas para que algunas leyes no salgan a la luz, de tal forma que puedan seguir naturalmente beneficiando de las ventajas y privilegios

---

[618] Hacemos referencia a los profesores Larbi SBAI y Tarik ATMANE en sus respectivos libros. SBAI, L., *le droit de l'environnement marin et côtier marocain, dichotomie entre l'Etat du milieu et une légilsation obsolète*, Rabat, 2001 y ATMANE. T., *España y Marruecos Frente al Derecho del Mar*, Ed. Netbiblo, Madrid, 2008.

[619] En el balance nacional realizado para el Centro Internacional de Derecho Comparado y del Medio ambiente, la profesora del derecho del medio ambiente Houria TAZI SADEK, presenta un análisis crítico en el cual trata el desarrollo el desarrollo del derecho del medio ambiente marroquí desde 1992. Este estudio está disponible en esta página web www.cidce.org/pdf/livre%20rio/rapports%20nationaux/Maroc.pdf. consultada el 20 de agosto de 2012 .

adquiridos o conseguidas al nivel de los recursos naturales. Y por lo tanto el vacío jurídico en este campo, es un elemento que juega convenientemente en su favor.

El Dahir del 23 de noviembre de 1973 sobre la reglamentación de la pesca marítima[620]. Este Dahir, consagra 5 artículos[621] a la protección de los recursos pesqueros y del medio marino, contra una contaminación mediante el uso en la pesca de sustancias o cebo tóxico que pueden perjudicar tanto a los productos pesqueros como medio marino o llevar dichas sustancias abordo de los buques. Si se consulta el anexo 3 de Dahir representando el código de comercio marítimo del 31 de marzo de 1919, inmediatamente se dará cuenta que se trata de un simple reproducción del anexo sus mencionado. El artículo 19 que plantea la contaminación de origen terrestre, estipula que queda prohibido a los propietarios o a los explotadores de fábricas ubicadas en las costas verter intencionadamente en el mar las aguas industriales que puedan destruir las especies marinos y somete cualquier proyecto de instalación de vertido de aguas residuales a una prevea autorización del Ministerio responsable de la pesca marina. También queda prohibido por esta Ley, en el artículo 20, el uso de sustancias explosivas y armas a fuego para la pesca excepto si hubo una autorización del ministerio su mencionado.

El Decreto de 22 de noviembre de 1996 relativo a la preparación y lucha contra la contaminación marina accidental[622], instituyó el Plan de Urgencias nacional[623] que interpreta el compromiso internacional de Marruecos en lo que concierne el Convenio Internacional sobre intervención en alta mar en casos de accidentes de 1969[624], así como el Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo de 1976[625]. Por lo tanto, esta ley aborda la contaminación resultante de accidentes en el mar, provocada en general por lo buques

---

[620] Dahir portant loi n° 1-73-255 du 27 chaoual 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime (BO. n°3187) tel que modifié et complété.

[621] Véase los artículos: 17-21, del mismo Dahir.

[622] B.O.R.M. n°4440 del 19 de diciembre de 1996, p. 912.

[623] Este plan será tratado más a delante.

[624] Véase el segundo subcapítulo de la primera parte de este trabajo.

[625] Ídem.

petroleros[626]. Sus disposiciones tienen el objeto de asegurar la puesta en marcha de un sistema conveniente y de alerta en caso de contaminación intensiva; la organización rápida, eficaz y coordenada de las acciones de prevención y lucha; la gestión de las operaciones y el material anticontaminante; la cooperación internacional; y la formación de un personal cualificado en materia de prevención y lucha contra la contaminación marina masiva[627]. Tal como se estipula en el artículo 9, la responsabilidad general de la lucha y el seguimiento de las operaciones está atribuida a la autoridad gubernamental responsable del medio ambiente, la Marina Real se encarga de las acciones de intervención y de lucha en el mar, sin embargo cuenta con el apoyo del Ministerio del Medio Ambiente que es el coordinador nacional y los gobernadores de las provincias y los ayuntamientos de las regiones costeras que asumen la responsabilidad de coordinadores locales.

La Orden del Primer Ministro del 16 de junio de 2003, ha fijado las medidas de aplicación del dicho Decreto, que conciernen en particular las condiciones del desencadenamiento de la alerta, la puesta en marcha del Plan de Urgencia Nacional así como las medidas de preparación y lucha y la labor de los diferentes interventores

Leyes relacionadas con la seguridad del medio ambiente marino.

la Ley n°11-03 del 12 de mayo de 2003 sobre la protección y revalorización del medio ambiente[628], se basa en una serie de principios que tienen por objeto, en particular , la protección del medio ambiente contra todas las formas de contaminación y la degradación de cualquier origen y establece un régimen especial de responsabilidad para garantizar la indemnización por los daños causados al medio ambiente y la

---

[626] Debido a su situación geográfica en la confluencia de rutas marítimas, Marruecos se ve amenazado por las consecuencias de los accidentes que pueden ocurrir. Ya ha pasado por un desastre ecológico en dos veces, primero con el accidente del petrolero Kharg V enarbolando el pabellón iraní y por Sea Spirit. Para mas informaciones sobre estos casos, Véase SBAI, L., le droit de l'environnement marin et côtier marocain, dichotomie entre l'Etat du milieu et une législation obsolète, Rabat, 2001, pp.43 y ss.

[627] Véase el artículo 3 del Decreto.

[628] B.O.R.M. n°. 5118 del jueves el 19 de Junio 2003 Dahir n° 1-03-59 del 10 rabii I 1424 (12 de mayo de 2003) sobre la promulgación de la ley n°. 11-03 sobre la protección y la valorización del medio ambiente.

indemnización de las víctimas. Estos principios generales son los siguientes: el establecimiento de una relación directa entre el desarrollo y la protección, el desarrollo y la buena gestión ambiental, la protección y la mejora del medio ambiente se considera de utilidad pública y sujeto a una responsabilidad colectiva que requiere la participación y la información de todos y la determinación de la responsabilidad: la aplicación efectiva de los principios del "usuario pagador" y quien contamina, paga.

Para facilitar la aplicación de estos principios, esta ley define una serie de conceptos básicos, tales como la protección del medio ambiente, el equilibrio ecológico, las zonas especialmente protegidas, biodiversidad, parques naturales y reservas, los recursos marinos, la contaminación marina, productos de desechos peligrosos y los factores de contaminación. Así, la definición de la contaminación marina, directamente inspirada por los convenios internacionales ratificados por Marruecos, se entiende de manera muy amplia como "cualquier descarga o la introducción en el mar, directa o indirectamente, un producto que podría dañar los seres vivos y plantas marinas, constituyen un peligro para la salud humana, obstaculizar las actividades marinas, incluida la pesca y otros usos ilícitos del mar, o para afectar la naturaleza y calidad del agua mar".

La Ley 12-03 relativa a los estudios del impacto sobre el medioambiente[629]. Esta ley expone un estudio de impacto ambiental en todas las obras de trabajo, de actividades, de desarrollo y de proyectos emprendido por una persona física o moral. La ley especifica los elementos que debe obligatoriamente incluir un estudio de impacto. Así, el estudio del proyecto deben describir en detalle el proyecto y el estado inicial del sitio del receptor, la evaluación de los impactos previsibles del proyecto e identificar las medidas para eliminar, mitigar o compensar los posibles efectos adversos que pueden ocurrir en el medio ambiente. El requisito para llevar a cabo una investigación pública también es necesario y debe ser pagado por el solicitante.

[629] Promulgada por el Dahir n° 1-03-60 du 10 rabii I 1424 (12 de mayo de 2003) y publicada en el boletín oficial n°.5118 18 rabii II 1424 (19 junio de 2003).

La Ley marco n.° 99-12 relativa a la carta marroquí para el Medio Ambiente y el Desarrollo sostenible[630]. Esta ley marco, se inscribe en el contexto de las altas Directivas reales al Gobierno sobre la declinación de "la Carta Nacional de Medio Ambiente y el Desarrollo sostenible[631]" en una ley marco para que sea un punto de referencia para las políticas públicas en Marruecos en este contexto. Su desarrollo se basa en la disposición del artículo 71 de la constitución que habilita al Parlamento a promulgar una legislación marco de los objetivos económicos, sociales, ambientales y culturales. Su contexto refleja los compromisos, relacionados con la protección del medio ambiente promoviendo el desarrollo sostenible, en los que se ha inscrito Marruecos en el marco de las convenciones internacionales.

La presente ley marco, forma parte del programa del Gobierno en la categoría de los textos prioritarios y consiste en dar una base legal al contenido de la Carta Nacional de Medio Ambiente y Desarrollo sostenible. Así, se adoptan los principios, derechos, deberes y obligaciones establecidos por la Carta. Conviene subrayar que tiene objetivo de ~~para~~ llenar las lagunas jurídicas que existen en la categoría de la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible y presentar los objetivos básicos que el Gobierno se plantea llevar a cabo en esta clase.

Se puede reseñar los seis pilares de esta ley marco en los siguientes : fortalece la protección legal de los recursos y de los ecosistemas; determina el listado de las acciones y las medidas que el Estado debe adoptar con el fin de luchar contra la contaminación y otros perjuicios; establece las medidas de apoyo institucionales, económicas y financieras; instaura la base de un régimen de responsabilidad ambiental con un mecanismo de financiación de la reparación y la indemnización de daños causados al medio ambiente y anuncia la creación de una policía ambiental para fortalecer la capacidad de la Administración y garantizar la aplicación correcta de las normas que regulan el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

---

[630] Publicado en el Boletín oficial del Reino de Marruecos N° 6240-l8 joumada I 1435 (20-3-2014), pp. 2496-2500.

[631] Es la interpretación de las directivas de su majestad el Rey Mohamed 6 en su discurso del trono en 2009 de elaborar una carta nacional del medio ambiente y desarrollo sostenible.

La Ley n.° 81-12 sobre la protección et desarrollo del litoral[632]. Esta ley, tan esperada desde más de tres años, cubre la preservación del equilibrio de los ecosistemas costeros y la biodiversidad, así, como la protección del patrimonio natural, cultural e histórico y los sitios y paisajes arqueológicos y ecológicos.

Sus capítulos incluyen, reglas de la protección del litoral, el libre acceso al borde del mar, las actividades ejercidas sobre el litoral, esquema regional de protección y de gestión integrada del litoral, agencia nacional del litoral, control, infracción y sanción.

Las áreas que forman el punto de mira de esta ley, son el campo de la investigación y la explotación de los recursos marinos vivos y no vivos, los trabajos de construcción, de limpieza de apertura de canteras, de camping, etc., y pone en hincapié las instituciones insalubres, incomodas o peligrosas. Con la presente ley, queda prohibido cualquier estructura o instalación en una franja costera de 100 metros, desde las más altas aguas de marea alta del año, mientras que da amplio espacio (donde la sensibilidad del medio ambiente o el fenómeno de la erosión costera es necesario) o de reducir (las actividades económicas que exigen la cercanía de la zonas costaras ya urbanizadas), a través de excepciones estudiadas. En cuanto a la apertura de nuevas arterias viales, el texto prevé el cumplimiento de una distancia mínima de 2000 metros del mar, con una posibilidad limitada de exenciones enumeradas.

Se prohíbe la extracción de materiales de la franja costera cuando esto ponga en peligro directa o indirectamente, la integridad de las playas, dunas litorales, acantilados, marismas, llanuras de marea, praderas marinas, la acumulación natural de moluscos vivos y la explotación la cultura marina. Así mismo, establece que las operaciones de contención, deshidratación, terrapleno y escollera están sujetos a una investigación pública y a la autorización conjunta de los departamentos del medio ambiente y el equipamiento.

Otro componente de esta ley concierne el fomento de la preservación de las zonas costeras, sobre todo cuando se trata de un patrimonio natural o cultural, o son ineludibles para conservar el equilibrio biológico. Para luchar contra la contaminación marina, se prohíbe la descarga y el flujo en el mar de sustancias u organismos que

[632] Fue adoptada por unanimidad por el la segunda cámara el 23 de junio 2015 y publicada en el Boletín oficial n.° 6384 del 6 de agosto 2015.

pueden dañar la vida silvestre y la vida marina y establece los requisitos en el caso de los vertidos autorizados. Se exige la presencia del equipamiento necesario para el tratamiento y la eliminación de residuos generados por las nuevas construcciones autorizadas. Por último, se ha establecido sanciones contra la transgresión de las normas establecidas por esta ley y que puedan afectar la calidad del medio ambiente marino o del espacio costero.

Tal como fue instaurada en el artículo 35 de la Ley marco 99-12, el Decreto n.° 2-14-782[633] sobre la organización y modalidad del funcionamiento de la policía del medio ambiente, está bajo la autoridad gubernamental encargada del medio ambiente. Su misión es controlar, inspeccionar, buscar, investigar y constatar las infracciones. Así mismo ofrece su apoyo para fortalecer el poder de las administraciones concernientes por la aplicación de las disposiciones de protección del medio ambiente existentes en toda legislación particular.

Como también medidas de seguridad adoptadas por el Gobierno de Marruecos y con el propósito de afrontar las eventuales contaminaciones resultantes de los accidentes de los buques, se emitió una Circular del Ministerio de Equipamiento y de Transporte, el 5 de diciembre de 2002, que exige a los buques monocascos que excedan los quince años de antigüedad y que transporten el fuel pesado, alquitrán o otras sustancias representando una amenaza para el medio marino, una declaración previa cuando deseen entrar en la ZEE marroquí. En el caso de que los mencionados buques no dispongan de las informaciones requeridas, pueden ser objeto de un control efectuado por la Dirección de la Marina Mercante que está habilitada a invitarles a dejar la zona o incluso expulsarlos[634].

Después de estas leyes, repasamos la Constitución y los códigos que también prestan su interés al medio ambiente en general.

---

[633] Décret n.°2-14-782 du 30 rejeb 1436 (19 mai 2015), Boletín Oficial n.° 6366- 16 chaabane 1436 (4-6-2015) pp. 3059-3061.

[634] Conviene comentar al nivel de este Circular, que las medidas que establece son semejantes a las instauradas en la Zona Económica Exclusiva de España y de Francia, mediante el acuerdo de Málaga del 26 de noviembre de 2002 firmado entre la Republica francesa y el Reino de España. También coinciden con las normas establecidas en la parte XII del CNUDM. Según la regla 13G del Anexo I del MARPOL, desde el 2015, estos monocascos están retirados.

Empezando por la constitución, cabe señalar que ya ha visto la introducción de la palabra "medio ambiente"[635]. 4 artículos de los 180 hacen referencia al medio ambiente. El artículo 19, recogido en el Título II sobre las Libertades y Derechos Fundamentales, estipula que el hombre y la mujer gozan de los mismos derechos y libertades de carácter civil, político, económico, social, cultural y medioambiental. En el mismo título, el artículo 31, establece que el Estado, las instituciones públicas y las autoridades locales están trabajando para movilizar todos los medios disponibles para facilitar la igualdad de acceso de las ciudadanas y ciudadanos a las condiciones que les permitan disfrutar de los derechos de acceso, entre otros, al agua y a un medio ambiente sano. Llegando al título del Poder Legislativo, relacionados con los poderes del parlamento, el artículo 71 enumera, los dominios de la ley de los que forman parte, las reglas relativas a la gestión del medio ambiente, la protección de los recursos naturales y al desarrollo sostenible. Por último, en el Título V sobre el Poder Ejecutivo, en su artículo 88, explica que una vez que los miembros del gobierno estén designados por el Rey, el Jefe del Gobierno presenta y expone ante las dos cámaras el programa que pretende aplicar y en el cual se debe resaltar las líneas directrices de la acción que el gobierno plantea llevar a cabo en los diversos sectores de la actividad nacional entre ellas la política medioambiental.

Al nivel de los códigos constamos lo siguiente.

Las Leyes de Código de Pesca Marítima y la Preservación de Ecosistema Marino. Se trata de un texto de 325 artículos que establece el principio de la no contaminación del medio marino por las descargas directas o indirectas de los hidrocarburos, aguas residuales, residuos, desechos o materias altamente perjudiciales, inmersión o incineración en el mar. Se establece el régimen de la responsabilidad que obliga al transbordador de hidrocarburos autor de una contaminación, a asumir los daños causados al medio marítimo marroquí por su carga. El límite de la indemnización se hace conformemente a la convención internacional sobre la responsabilidad civil para los daños causados a la contaminación por los hidrocarburos. La misma ley exige al propietario que transporta más de 2000 toneladas de hidrocarburos, la posesión de un seguro u otra garantía.

[635] Vid. la publicación de la última versión de la Constitución 2011.

Código marítimo marroquí[636]: Este código comporta disposiciones e instrucciones bastante diversificadas para prevenir y luchar contra la contaminación marina en la zona marroquí[637]. Se puede comprobar que el legislador marroquí ha intentado en general abarcar las fuentes que pueden causar la contaminación marina y plantear los medios para evitar y luchar contra ella.

El presente código se aplica a la zona marítima que está bajo la soberanía o jurisdicción marroquí. Curiosamente estas disposiciones no hacen referencia a la contaminación que tiene como origen terrestre o atmosférico, lo que surge de las actividades relacionadas con la explotación de los fondos marinos. Somete la descarga, la inmersión y la incineración en la zona marítima marroquí a condiciones fuera de ellas está prohibida. El legislador establece que si consideraciones de protección a algunas zonas frágiles bajo la jurisdicción marroquí lo exigen, un texto de aplicación puede instaurar unos perímetros especiales exentos de toda contaminación por los buques.

Obviamente este código, prohíbe a cualquier buque durante su paso o estancia en las zonas marroquíes, todo acto de contaminación del medio ambiente marino mediante descarga, inmersión o incineración de sustancias que están enumeradas en el código. Pero en caso de que la descarga de sustancias perjudiciales con el motivo de reducir o luchar contra la contaminación puede tener lugar bajo previa autorización y control de las autoridades competentes. En caso de contaminación, se exige la comunicación del suceso a la autoridad competente. Como medio de prevención, y para asegurarse que el autor de una contaminación marina pueda asumir su responsabilidad civil y para poder acceder a las aguas interiores marítimas marroquíes, se le exige la posesión de certificado en el que se conste que el propietario o el operador del buque asuma su responsabilidad civil por los daños ocurridos en los límites fijados por la ley con una póliza de seguros o una garantía financiera.

---

[636] Code de commerce maritime du 28 joumada II 1377 (31 mars 1919) (BO. N.° 344 du 26 mai 1919, et rectif. 15 août 1930)

[637] Véase el "libro 3" del código intitulado : Préservation et protection du milieu marin.

Además, en el caso del paso inocente en el M.T. marroquí, el buque a propulsión nuclear o transportando sustancias radioactivas u otras calificadas de considerablemente peligrosas o perjudicial, debe conseguir previamente una autorización que no puede ser otorgada si no se comprueba que éste cumple con todas la normas establecida por los convenios internacionales en este caso. Aun así, la autoridad competente puede suspender el paso inocente en zonas determinadas del M.T. cuando esta medida sea imprescindible en caso de una contaminación grave o para luchar eficazmente contra ella o delimitar la ZEE dentro la cual se somete la navegación marítima a un régimen particular. la legislación marroquí y como medio de prevenir una contaminación o luchar contra ella, exige al capitán del buque que enarbole un pabellón marroquí o matriculado en Marruecos, al piloto de aeronave matriculado en Marruecos y lo mismo en el caso de los extranjeros que utilizan las zonas marítimas marroquíes, la comunicación inmediata de los informes completos y detallados sobre cualquier contaminación divisada en la zona. Es la Marina Real quien se hace cargo de la ~~excusión~~ ejecución material del poder de la policía.

Si surge una avería o accidente a bordo de un buque que transporta sustancias perjudiciales, graves o hidrocarburos que pueden presentar fuente de contaminación en la costa marroquí o a los intereses vinculados, el propietario o el operador del buque será informado para que solucione el problema y evite el peligro.

Como medidas de prevención de la contaminación, la autoridad competente se movilizará dentro de los puertos marroquíes y prohibía el acceso a los buques que correspondan a las normas fijadas y cuyo estado puede causar un accidente de contaminación.

En relación con el alta mar y ante un caso grave e inminente que provoque una contaminación o riesgo de contaminación para las costas marroquíes o los intereses inherentes, la autoridad competente tomará en alta mar las medidas adecuadas para intervenir.

En el caso de que el naufragio presente un riesgo de contaminación marítima, el legislador abordó este punto exigiendo a que sean retiradas por sus propietarios (o por los que estén subrogados en los derechos y obligaciones). En caso de omisión, la

autoridad competente puede intervenir para retirarlos y los gastos correrán a cargo de los propietarios o de los subrogados en los derechos y obligaciones.

Como medio de prevención, la autoridad competente puede realizar visitas a bordo de los buques, que transporten hidrocarburos con un arqueo bruto equivalente o superior a 150 toneladas y a los buques cuyo arquero bruto supere las 400 toneladas. Estas visitas periódicas se hacen como medio de prevención contra la contaminación marina. Después de cada visita, se expide un certificado de prevención contra la contaminación por hidrocarburos en conformidad con los compromisos internacionales hechos por el Reino de Marruecos.

Como otro medio de prevención y de lucha contra la contaminación marina, las cargas y descargas de residuos o sustancias perjudiciales o peligrosas en los puertos y los fondeaderos de la zona marítima marroquí, están sometidas a previas autorizaciones expedidas por la autoridad competente.

En el caso de la inmersión de substancias y según sus categorías, estarán prohibidas o sometidas a una previa autorización, si cumplen con los requisitos enumerados en el presente código. En caso de contaminación por inmersión o incineración de sustancias prohibidas o que requieran una previa autorización, una multa y encarcelamiento o una de las dos estarán establecidas por el legislador contra los autores. Pero si en caso de fuerza mayor, la inmersión o incineración tuviera lugar , se debe informar de inmediato a la autoridad competente sin demora.

Por lo que respecta a la autorización para la incineración o la inmersión, la autoridad competente la puede otorgar si el solicitante entrega un balance del impacto detallado sobre las reacciones químicas y físicas provocadas por la incineración o la inmersión en el medio marino. Sin embargo no se puede otorgar ninguna autorización en los puertos y sus anexos. Cualquier buque que enarbole el pabellón marroquí o matriculado en el Reino de Marruecos o aeronave marroquí o en el caso de buques o aeronaves extranjeros que pasan por la zona o están en estancia, deben comunicar inmediatamente a la autoridad competente el caso de una inmersión que hubo o habrá lugar contrariamente a las normas establecidas.

Otra categoría de buques que puede causar contaminación marina, son lo que son dotados de fuentes nucleares. Los operadores de éstos deben llevar continuamente una póliza de seguros o garantía financiera que cubran la responsabilidad por daños nucleares. El buque nuclear se considera enarbolar el pabellón del Estado donde se construyó. La entrada de estos buques en el MT, aguas interiores y puertos marroquíes está subordinada a una autorización de la autoridad competente marroquí solicitada por el Estado de pabellón o del que se expidió el permiso. Se niega el acceso a los buques cuyo operador, el Estado del que enarbola el pabellón o del que se expidió el permiso, no se compromete explícitamente a proporcionar las garantías establecidas en este código. En el marco de la responsabilidad por transporte marítimo de sustancias nucleares, el operador de la instalación se hace responsable de los daños causados por un accidente.

El Código Penal[638]. El código penal reformado y complementado por la ley del 2003, establece en su Capítulo 1 del Libro III contra el terrorismo, articulo 218-3 que: "constituye un acto de terrorismo, en el sentido del párrafo primero articulo 218-1 de lo anterior, el hecho de introducir o colocar en la atmosfera, en el suelo, en el subsuelo o en el agua incluido el mar territorial, sustancias que ponga en peligro la salud humana o la sanidad animal o el medio natural".

Antes de la reforma del código penal, el terrorismo no tenía lugar en la jerga jurídica, pero con el primer acto terrorista que conoció Marrakech el 24 de agosto 1994[639], se hizo necesario poner al día este código y sobre todo incluir al medio ambiente en el artículo en cuestión, cosa que refleja que el interés por éste está creciendo y en desarrollo.

---

[638] Este capítulo fue introducido por la ley n°03-03 sobre la lucha contra el terrorismo, promulgada por el Dahir n.°1-03-140 del 28 de mayo de 2003 (26 rabii I 1424). Publicado en el Boletín oficial B.O n.° 5114 del jueves 5 de junio de 2003. Pero actualmente estamos pendientes de la aprobación del nuevo proyecto del código penal, aunque esta parte no fue sometida a ninguna reforma.

[639] En este acto murieron dos turistas españoles en un hotel, desde entonces la frontera Argelia-marroquí está cerradas.

Los proyectos anteproyectos de leyes[640].

Proyecto de Ley-18-02-2013: sobre el vertido de sustancias contaminantes en el medio marino presentado por el ministerio de equipamiento, transporte y logística[641]. Este proyecto de ley tiene por objeto prohibir y sancionar los vertidos ilegales de contaminantes en el medio marino sea por los buques marroquíes, independientemente del lugar de la infracción, y o por los buques extranjeros en aguas marinas de Marruecos. Sobre todo transponer los conceptos del convenio internacional MARPOL y sus anexos artículos I, II, III, IV y V en la legislación marroquí. Compuesto por nueve capítulos, el dicho presente proyecto de ley, en su capítulo 3 relacionado con el control de los vertidos de explotación, trata cuatro distintos vertidos: en su sección I, aborda el vertido de los hidrocarburos y mezclas de hidrocarburos, en su sección II, la descarga de residuos de sustancias nocivas liquidas, sección III, la descarga en el mar de sustancias nocivas transportadas en bultos, sección IV, el vertido de aguas residuales de los buques y por último en la sección V, la descarga de basuras por los buques. Podemos notar que en el caso del artículo 5 se permite el vertido en las aguas marroquíes, a los buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 si cumplen las condiciones establecidas en el mismo artículo. Conviene resaltar que se añade otra condición, relacionada con el sistema de filtraje a los buques que navegan por la fachada mediterránea. Así como para aquéllos cuyo arqueo bruto sea superior a 10000.

Sin embargo, en el caso de carga que queda también prohibido el vertido, se le permite a los buques que navegan por la fachada atlántica siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas por el legislador en el artículo 7 del presente proyecto de ley. También se aborda la obligación de notificar a las autoridades y redactar un informe sobre casos de vertido, siguiendo el modelo exigido. Y desde luego las infracciones constatadas son penalizadas según lo que está establecido en el mencionado proyecto de ley.

---

[640] Excepto el primer proyecto de ley, ningún proyecto lleva referencia, al contactar el ministerio de equipamiento y de transporte por correo electrónico y luego por teléfono, me han explicado que más bien se trata de pre-proyecto de ley ya que sigue siendo examinado y hasta que no se envía a la Secretaria General de Gobierno, no se le atribuye ninguna referencia.

[641] La versión consultada es la de la Secretaria general del Gobierno.

Anteproyecto Ley n.° 42-13 sobre la preservación de los ecosistemas de la pesca y la protección del medio marino contra la contaminación. Mediante sus 36 artículos, este anteproyecto, trata de luchar contra la contaminación voluntaria tanto por vertido en el caso de un buque o aeronave como por origen telúrico causada por las actividades industriales o comerciales ubicadas sobre la costa o en el mar, excepto en el caso de una previa autorización por el Instituto Nacional de Investigación de Pesca y del Laboratorio Nacional de estudios y de vigilancia de contaminación. La mencionada autorización está sometida a condiciones enumeradas en el artículo 5, y reforzando la protección en las zonas vulnerables en el medio marino donde viven o se reproducen los recursos pesqueros en vía de extinción o bien protegidos. También se aborda la responsabilidad de los propietarios de los buques o armadores, que transportan los hidrocarburos a granel como carga, en el marco de la responsabilidad civil en caso de un accidente que provocan la contaminación marina. Se establece normas especiales de navegación aplicables a los buques que transportan los hidrocarburos a granel u otras materias o sustancias peligrosas o nocivas. Este anteproyecto se exige a todo comandante de buques o de aeronaves de señalar cualquier situación que indica la posibilidad de vertido, inmersión o incineración. Se prohíbe el uso de compuestos orgánicos de estaño en los sistemas antiincrustantes. Y como es el caso velar por el respeto de las disposiciones del presente anteproyecto ley, el legislador determina las competencias, la investigación y la contratación de las infracciones así como los procedimientos.

En lo que sigue se trata de proyectos o anteproyectos de ley que existían ya desde 2012[642].

Proyecto de ley[643] sobre la seguridad de la navegación marítima. Su objeto es actualizar la legislación nacional mediante la transposición al ordenamiento jurídico nacional, las disposiciones de los convenios internacionales ratificados por Marruecos

[642] Durante la realización de este trabajo de investigación y ante la falta de informaciones publicadas en la página web oficial de los ministerios autores o responsables de aquellos proyectos, me he puesto en contacto con varias personas que trabajan en los ministros en cuestión o personas vinculadas a la materia, pero desgraciadamente o la respuesta era sin ningún valor añadido o ni siquiera hubo respuestas hasta el día de hoy.

[643] Si un proyecto o anteproyecto de ley no lleva número, significa que aún no ha entrado en la Secretaria General del Gobierno que después de estudiarlo le asigna un número de referencia.

con el establecimiento de un sistema de seguimiento de la navegación marítima, la introducción del derecho de acción y las sanciones penales en caso de delito.

Este esfuerzo completa los ya realizados por la Dirección de Marina Mercante que llegó a poner en marcha el Centro de Vigilancia del Transporte Marítima (CSTM), la implantación de la red de estaciones de sistema de identificación automática (AIS), la creación de base de datos HAZMAT, al desarrollo del Sistema Marroquí de Información y de seguimiento de buques (MARIS) y la explotación del Centro Nacional de sistema de identificación y de seguimiento de buques a larga distancia (LRIT[644]) .

Tanto este proyecto de ley como los textos de aplicación están en fase de finalización por la División de la Navegación Marítima.

El Proyecto de Ley sobre la seguridad de los buques y gente del mar. El proyecto de ley tiene como objeto establecer normas para la protección y la seguridad de los buques, la prevención de la contaminación, la higiene y habitabilidad a bordo, la seguridad y higiene de trabajo y el número y la calificación de la tripulación de los buques que enarbolan el pabellón marroquí y lo buques extranjeros que se encuentran en el MT o la ZEE marroquíes así como las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de dichas normas.

Es un proyecto presentado al Departamento de Asuntos Administrativos y Jurídicos el 29 de diciembre de 2010.

Proyecto de Ley sobre el uso por los buques de las instalaciones portuarias de recepción. Este proyecto de ley tiene por objeto, de acuerdo con los anexos anteriores de MARPOL 73/78, de determinar la norma adecuada del vertido de los desechos de explotación, residuos de la carga y las sustancias que provocan el agotamiento de la capa de ozono, por los buques que hacen escala en los puertos marroquíes, mediante las instalaciones receptoras portuarias flotantes, fijas o móviles, privadas o públicas, existentes para la recogida de estos desechos, residuos y sustancias. El presente Proyecto de Ley determina las obligaciones de los capitanes de buques sobre el depósito de desechos, residuos de carga y sustancias que contribuyen al agotamiento de la capa de ozono, y establece los procedimientos para la notificación y el registro por los

[644] Long Range Identification and Tracking of Ships

capitanes de buques de estos desechos de explotación, residuos de carga y sustancias así como las sanciones en caso de no respetar las disposiciones precitadas anteriormente. Se compone de 17 artículos que tienen como objeto, las definiciones el campo de aplicación, las instalaciones portuarias de recepción, procesamiento de recepción y tratamiento de desechos, notificación, depósito de desechos, la tasa del uso, exenciones, ejecuciones, sanciones, medidas transitorias y fecha de entrada en vigor.

Este Proyecto de Ley implica la División de la Navegación Marítima, y cuenta con los comentarios y notas de la DAAJ[645], DPDPM[646], ANP[647] y Tánger Med.

En el marco del respeto de sus compromisos internacionales, Marruecos lleva a cabo programas y estrategias nacionales para la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible. Por lo que presentamos las actuaciones llevadas a cabo en el marco de la protección del medio ambiente marino.

Así que el plan de estrategia para la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible tiene como objetivo determinar las orientaciones y las líneas principales de la política nacional del medio ambiente. Se basa esta estrategia en un enfoque económico y objetivos de calidad y fue adoptada en el marco del Consejo Nacional del Medio Ambiente en 1995. Es lo que permitió establecer indicadores del medio ambiente que permiten el seguimiento y el control de la evolución del estado del medio ambiente y la determinación de las prioridades de la acción de la lucha contra su degradación. Estas prioridades son: la protección de los recursos hídricos; la reducción de los residuos y mejorar su gestión; mejorar la calidad del aire y la reducción de la contaminación atmosférica; y la protección y la conservación de los suelos y del litoral.

El plan de urgencia nacional para la lucha contra la contaminación marina accidental. En este marco, la legislación marroquí contiene un Plan de Urgencia Nacional (PUN) de lucha contra la contaminación marina accidental, se trata primero del Decreto n.° 2-95-717 del 22 de noviembre 1996[648], sobre la preparación y la lucha

[645] Departamento de Asuntos Administrativos y jurídicos.
[646] Dirección de los Puertos y Dominio Público Marítimo.
[647] Agencia Nacional de los Puertos.
[648] Décret n.° 2-95_717 du 10 rejeb 1417 (22 novembre 1996). Boletín Oficial n.° 4440 du Jeudi 19 décembre 1996.

contra la contaminación marina accidental. Su objeto, es hacer frente a las contaminaciones accidentales masivas, y a las serias amenazas de contaminación que afectan (o son susceptibles de afectar) las aguas marinas que están bajo su soberanía o jurisdicción matinal así como la costa marroquí y sus intereses. En segundo lugar, se encuentra la Orden del Primer ministro n.° 3-3-00 del 16 de julio 2003[649], que tiene como objeto, fijar las medidas de aplicación del Decreto mencionado, especialmente las condiciones de activación de la alerta en caso de contaminación marina, poner en práctica el Plan de Urgencia Nacional y su cumplimiento, así como las medidas de preparación de la lucha y el papel de los distintos grupos involucrados en el PUN. El mensaje de alerta debe precisar la posición geográfica del accidente, la fecha y la hora, la fuente y la causa de la contaminación y la naturaleza así como el volumen aproximativo del vertido de los productos contaminantes, y la orientación de su movimiento, así como la velocidad de deriva de las manchas.

El plan es una compilación de directivas e instrucciones necesarias que permiten a la autoridad pública prevenir y combatir en las mejores condiciones una masiva contaminación marina, causada por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, que amenaza el medio ambiente marino y litoral nacional.

El PUN consiste en establecer un sistema adecuado de detección y alerta de una masiva contaminación marina, cuenta con la organización rápida, eficaz y coordinada de prevención y control para definir los elementos claves que incluyen la gestión racional de los medios de lucha, la repartición de responsabilidades y tareas, la identificación de las zonas más sensibles que se debe proteger en prioridad y emplazamientos de almacenamiento de los productos recuperados.

Igualmente se evalúa en este plan la cooperación internacional, y facilita la asistencia mutua si se han solicitado o si Marruecos se ha comprometido en el marco de un acuerdo que forma parte de una acción internacional.

---

[649] Arrêté du premier ministre n.° 3-3-00 du 17 joumada I 1'24 (16 juillet 2003). Boletín Oficial N.° 5132 du jeudi 1 aout 2003.

La formación y el entrenamiento de un personal cualificado en la prevención y la lucha contra la masiva contaminación marina por los hidrocarburos y otras sustancias nocivas, es muy importante y fundamental. En esta óptica, el Departamento del medio ambiente que es el coordinador y organiza en colaboración con los Departamentos concernidos de forma bianual desde el 2002, una serie de ejercicios de simulación llamadas SIMULEX que cuenta ahora con ocho ejercicios.

La operación SIMULEX que tiene como objeto, comprobar los procedimientos proporcionados por el PUN así como la identificación de las lagunas y su actualización; fortalecimiento de la coordinación entre los departamentos; despliegue en el mar y en tierra los equipos de respuesta, llevando el dispositivo de lucha; especifica los recursos técnicos y logísticos para la ejecución y evita cualquier mal funcionamiento en el caso de una contaminación real. El ejercicio se basa en un escenario de intervención para el salvamento de vidas en peligro; extinción de fuego en un petrolero averiado; la intervención para luchar contra el vertimiento de hidrocarburos mediante la operación de contención, recuperación y protección de las costas amenazadas por la contaminación.

Proyecto HAZMAT: se trata de la explotación de sistema de información de seguimiento de mercancías peligrosas que está acabado desde diciembre 2013.

El objetivo de este sistema es recoger información sobre los productos peligrosos embarcados en los buques con destino a los puertos de Marruecos, para facilitar esta información a las misiones de rescate, de asistencia, prevención o lucha contra la contaminación y la protección marítima ejercida por la autoridad marítima responsable.

El sistema se basa en una cooperación entre la Dirección la Marina, la Agencia Nacional de los Puertos (ANP) y la Autoridad del Puerto Tánger Mediterráneo (TMPA).

La recopilación de información se lleva a cabo ya sea por entrar los datos del contexto de los mensajes por los usuarios autorizados (ANP y TMPA) a través una página web, o mediante la recepción de mensajes electrónicos a través interfaces de intercambio de datos XML. Los mensajes informativos reconocidos por el sistema son: aviso de llegada; declaración de salida; manifiesto de importación y alerta de residuos.

1.3. EL MARCO JURÍDICO DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL PEÑON DE GIBRALTAR

Gibraltar, la colonia Británica o el territorio Británico de ultramar, según como está llamada por un lado u otro, dispone de su propio marco jurídico de la protección del medio ambiente marino. Debido a la particularidad de su situación, no intentamos compararlo o igualarlo con los Estados ribereños, pero pretendemos presentar una imagen sobre las instituciones involucradas en la protección del medio ambiente marino y centrados en su arsenal jurídico que tiene como objeto la protección y la prevención del medio ambiente marino.

Pero conviene comentar lo que se puede encontrar muy a menudo a la hora de investigar sobre el tema de la elaboración la legislación en el caso de los territorios británicos de ultramar. Cuando la legislación se basa sobre la versión de la legislación del Reino Unido, se requiere una versión anticipada de la versión británica incluso a la fase el borrador.

1.3.1. La protección del medio ambiente a nivel institucional.

Gibraltar dispone de dos instituciones que están involucradas en el tema de la protección del medio ambiente en general, pero no existe una célula que se dedica únicamente al medio marino, se trata de:

El Ministerio del Medio Ambiente y del Cambio Climático, es uno de los departamentos de Gobierno gibraltareños, cuya función es velar a la protección del medio ambiente en general. Tal como viene en su página oficial, todas las decisiones del gobierno son consideradas por su impacto ambiental para asegurarse de que son compatibles con su misión y hacen de Gibraltar un espacio ambientalmente sostenible[650]. Obviamente la protección medioambiental marina es una de sus tareas de la protección marina.

La Agencia del Medio Ambiente[651], fue creada en julio de 1995 en el Departamento de la salud medioambiental. Trabaja bajo contrato del gobierno y se ocupa del medio ambiente marino, asume la carga de elaborar la Directiva de las aguas gibraltareñas de baño[652].

1.3.2. La protección del medio ambiente marino en la legislación nacional.

A la hora de abordar las leyes gibraltareñas, era de gran utilidad conseguir una imagen nítida sobre la elaboración de leyes en el seno del Gobierno. Es un procedimiento autónomo y no está sometido a ningún criterio preestablecido por el Reino Unido o más bien por Foreign & Commonwealth office. Sin embargo existe una comunicación y contacto fluido a menudo[653]. En lo que concierne las Directivas de la UE sobre la protección del medio ambiente marino, son todas aplicadas y su transposición a las leyes gibraltareñas es únicamente competencia local. Cuando la

[650] Véase la página oficial del Gobierno : www.gibraltar.gov.gi/new/environment

[651] Para más información se puede consultar su página oficial : www.environmental-agency.gi/

652 Según las explicaciones que me ha facilitado environment officer, del Departamento del medio ambiente y el cambio climático del Gobierno de Gibraltar, durante una entrevista telefónica.

653 Idem.

Comisión, envía el libro blanco a los Estados miembros, en el Reino Unido, la DERFA[654], contacta el Gobierno para la notificación de la nueva Directiva europea. Para su estudio, es el *Government Law Office* junto al Departamento del Medio Ambiente, quienes asuman esta responsabilidad y los abogados confirman si se debe aplicar. Después queda el procedimiento rutinario precedido para la transposición a la legislación gibraltareña.

En lo siguiente nos ocuparemos de las leyes en vigor que rigen la protección del medio ambiente marino.

La Ley de la minería en el fondo del mar (los permisos)[655], esta ley establece las normas para otorgar el permiso de la minería en el fondo marino. Como medidas de protección del medio ambiente marino, el Ministro debe tomarlo en consideración. Tal como viene en el artículo 7(2), en la medida dentro de lo posible razonable. Y se debe señalar en las licencias concedidas estas condiciones, con el motivo de minimizar cualquier impacto nefasto.

La legislación subsidiaria[656] de la protección de la naturaleza[657] (el Consejo de la Conservación de la Naturaleza), establece una autoridad científica que a los efectos de la Ley se conoce como el Consejo de Conservación de la Naturaleza. Este Consejo asume el deber de asesorar al gobierno en todos los asuntos relacionados con la conservación de la naturaleza en Gibraltar, incluida la administración de los hábitats y otras zonas naturales; incluso los hábitats marinos y otras áreas marinas. Igualmente, asesora en tema de la emisión de cualquier permiso o licencia que pueda afectar el estado de conservación o la gestión del medio ambiente marino o terrestre.

---

654 DEFRA: Department for Environment Food and Rural Affairs, es el equivalente del ministerio en el Reino Unido.

655 Act. n.°. 1997-28, entrada en vigor: el 16 de octubre de 1997. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi

656 En el RU o los Estados de Commonwealth, se trata de una legislación elaborada por una autoridad ejecutiva bajo un poder delegado por texto de legislación primaria, o sea la legislación parlamentaria.

657 Subsidiary Legislation made under s.20, L.N.2013/098. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi.

Reglamento de la Reserva Natural Marina 1995[658]. Este reglamento enumera las actividades que puede tener lugar en la Reserva Natural Marina, y permite a las Autoridades prohibir o restringir su acceso, informando y señalándolo, pero sin que esto afecte el derecho de paso de los buques. Queda regulada por este reglamento la actividad de buceo y el esnórquel. El objetivo del presente reglamento es, asimismo, proteger la vida marina y el patrimonio natural así como, someter las investigación a un previo permiso.

El Reglamento de responsabilidad ambiental 2008[659], Este reglamento aplica o más bien, transpone las disposiciones estipuladas en varias Directivas de la EU, y los siguientes convenios internacionales: el Convenio internacional sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación por hidrocarburos 1992, el Convenio internacional sobre la creación de un fondo internacional de indemnización por daños causados por la contaminación por hidrocarburos 92, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques 2001, el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996, el Acuerdo sobre la Responsabilidad Civil por daños causados durante el transporte de mercancías Peligrosas por carretera, ferrocarril y vías interiores de navegación 1989, el Convenio de Viena sobre la responsabilidad civil por daños nucleares1963, el Convenio de Bruselas de 17 de diciembre de 1971 sobre responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de los materiales nucleares 1971, el Convenio sobre indemnización suplementaria por daños nucleares 1997, el Protocolo Común relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París 1988 y el Convenio de París de 29 de julio de 1960 sobre la responsabilidad civil en materia de energía nuclear y la Convención suplementaria de Bruselas de 31 de enero de 1963.

El Reglamento de la Estrategia Marina 2011[660], designa al Departamento del Medio ambiente del Gobierno como la autoridad competente de Gibraltar y determina

---

[658] Subsidiary 1995/143, LN.1995/143. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi
[659] Subsidiary 2008/100, LN. 2008/100. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi
[660] Subsidiary 2011/013, LN. 2011/013. Véasewww.gibraltarlaws.gov.gi.

sus funciones que son la protección y la preservación del medio ambiente marino, así como la prevención de su deterioro. Como elementos de la estrategia marina, podemos reseñar la evaluación de las aguas marinas, la determinación del buen estado ambiental, el establecimiento de los objetivos e indicadores medioambientales y el seguimiento del estado medioambiental.

Reglamento del medio ambiente (las normas de calidad del aire) 2010[661], tiene como objetivo aplicar las medidas comunitarias para conseguir y guardar un medio ambiente del aire limpio y eso fijando un mínimo de emisión y de presencia de gases enumerados en este reglamento. En el caso del control de azufre contenido de los combustibles, se incluye a los combustibles marinos[662] que deben ser examinados por las instituciones implicadas tal como lo cita el presente reglamento.

La Ley de la Protección de la naturaleza, 1991[663], mediante esta ley, se puede declarar un área natural marina, a proposición del Consejo de la Conservación de la Naturaleza, para conservar la flora o la fauna marina o características geológicas o fisiográficas de especial interés en la zona.

Reglas de 1984: Puerto (petroleros) exigencias de la comunidad económica europea[664]. Este reglamento está compuesto por ocho reglas más el plan y se aplica a los petroleros que estén o no registrados en Gibraltar. Que transporten carga o productos químicos o gas a granel o bien, aquellas que hayan descargado tal carga, pero sin que sus tanques estén limpios del vapor de los residuos que emitan estas cargas.

Como precaución, se exige al capitán del buque cisterna (petrolero), la presentación de informes al capitán del puerto antes de su entrada en el puerto, como la naturaleza y la cantidad de la carga química gas o petróleo transportado. Si está dotado del sistema de gas inerte y que éste funcione, si están respetando las normas de seguridad del IMCO, cualquier defecto en el casco, la maquinaria o el equipo del buque

---

[661] Subsidiary 2010/126, LN.2010/126. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi.

[662] Se puede consultar la Directiva 2005/33/EC del Parlamento Europeo y del Consejo del 6 de julio de 2005 sobre el contenido de azufre de los combustibles marinos.

[663] Principal Act, 1991, Act. n.° ;1911-11. Véase www.gibraltarlaws.gov.gi.

[664] PORT (TANKERS) (EEC REQUIREMENTS) RULES 1984 Rule made under s. 19 of the Port Act. 1960-16 Subsidiary 1984/053 www.gibraltarlaws.gov.gi/full_index.php .

petrolero porque este puede representar un peligro para, entre otros, el medio ambiente marino. Y todo cambio en estos informes debe ser comunicado por el capitán de buque petrolero al responsable de puerto antes de su entrada al puerto. Se subraya que estas reglas no se aplican a los buques propiedad de su Majestad o bien están al servicio del Estado.

Operaciones portuarias (registro y licencias) Ley 2005[665]. Esta ley tiene como objetivo hacer provisiones para las operaciones de regulación del puerto y del empleo en el puerto. Se establece que la autoridad toma en cuenta, a la hora de examinar las solicitudes de licencia de operador portuario, su renovación, suspensión o revocación, ciertos temas de los que forma parte la protección del medio ambiente natural.

El reglamento sobre el medio ambiente, la calidad de las aguas de Baño (reglamentos 2009)[666]. Este reglamento exige a las autoridades el establecimiento y el mantenimiento de un listado de las aguas de baño, que se revisa anualmente, según los criterios enumerados en el artículo 3 (2). Se intenta implicar al público, mediante la recepción de comentarios, sugerencias o reclamaciones. Expone, igualmente, los requisitos que deben cumplir las aguas de baño, así, como su vigilancia y control antes del comienzo de cada estación estival. Las medidas que se debe tomar en caso de contaminación, según se trate de corta o larga duración.

[665] PORT OPERATIONS (REGISTRATION AND LICENSING) ACT 2005. www.gibraltarlaws.gov.gi/full_index.php

[666] ENVIRONMENT (QUALITY OF BATHING WATER) REGULATIONS 2009 subsidiary 2009/033, fue enmendada en 2011 y 2013.

Résumé

L'objectif de ce premier chapitre de la deuxième partie est de présenter une image claire du cadre juridique de la protection ainsi que la conservation de l'environnement marin présent dans le détroit de Gibraltar.

D'un côté, il s'agit de celui de l'Union Européenne pour êtres impliquée juridiquement dans notre détroit, étant donné que la partie nord, ou plus exactement mer territorial de la rive nord représente la frontière sud de l'UE. Donc l'Espagne et le RU comme étant pays membre a l'obligation d'appliquer les Directives européennes dans la matière. Quant au niveau de la rive sud, il y a le Maroc qui jouit du Statut avancé, chose qui lui permet de bénéficier de tous les avantages accordés au pays membres sauf d'intégrer les Institutions qui n'est accordé qu'au États membres. Par conséquent, il a le devoir de synchroniser ses normes nationales avec celles de l'UE.

D'autre côté, il y a celui de l'Espagne ainsi que celui de Maroc comme pays riverains de ce détroit de navigation internationale. Et évidemment, il y a la colonie britannique de Gibraltar.

Dans cette optique, il était judicieux de traiter deux piliers fondamentaux qui peuvent garantir la protection et la conservation de l'environnement marin en général indépendamment de la zone de ce travail de thèse. Nonobstant, cela nous servirait dans

les conclusions générales de dévoiler la place que pourrait occuper le détroit de Gibraltar dans les normes des acteurs suscités et ainsi que leurs préoccupations pour le devenir de son environnement marin.

Les deux piliers en question sont : d'abord les institutions nationales impliquées dans la protection et la conservation de l'environnement marin dans le cas de l'Espagne, du Maroc et de la colonie britannique de Gibraltar. Et les Institutions et les organismes dans le cas de l'UE. Et puis, le cadre juridique nationale des États riverains dans la matière ainsi que celui de Gibraltar, et dans le cas de l'UE, l'arsenal juridique élaboré dans le cadre de sa politique communautaire de la protection de l'environnement marin.

CAPÍTULO II. LA ELABORACIÓN DE UN MARCO JURÍDICO PARA UN MEDIO AMBIENTE MARINO MÁS PROTEGIDO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

Llegando al último capítulo, podemos constatar que a nivel internacional, la protección del medio ambiente marino del estrecho de Gibraltar queda asegurada implícitamente por los múltiples convenios internacionales que hemos abordado en la primera parte. A nivel nacional, en lo que conciernen a los ribereños, de la misma forma se dispone de normas nacionales que rigen la protección del medio marino contra la contaminación marina de forma global.

Ahora bien, conviene subrayar que en ningún convenio internacional o norma nacional, podemos resaltar un artículo o ni siquiera un párrafo que precise la protección medioambiental marina a nivel de las aguas situadas en el mar territorial de los estrechos de navegación internacional. El CNUDM, es el único convenio internacional que abordó el tema en su artículo 43. De la misma forma, no se puede encontrar referencia alguna en las normas de los ribereños.

A raíz de esta constatación, proyectamos mediante el presente capítulo, discutir la posibilidad y la necesidad de presentar un marco jurídico más protector para el medio ambiente marino en el estrecho de Gibraltar tanto a nivel nacional como internacional.

Para alcanzar nuestra meta, es conveniente empezar por el nivel nacional e intentar analizar el reto que tendrían que superar los ribereños. Porque se supone que la primera responsabilidad de la protección del medio ambiente marino del estrecho que comparten y flanquean recae sobre sus hombros. Por lo siguiente, se debe tener en cuenta la política y los medios invertidos para la protección medioambiental marina y el eventual acercamientos de sus políticas y sus preocupaciones por el caso del estrecho, la posible prevalencia de la protección de éste, sobre la controversia territorial existente. En cuanto al nivel internacional será muy útil, comentar y analizar los artículos 21 y 43 del CNUDM y el margen que permite este convenio para dar paso a una norma

internacional vinculante, cuyo objeto es la protección del medio ambiente marino del estrecho de navegación internacional. Estas reflexiones, estarán desarrolladas en el primer subcapítulo.

Como en nuestro estrecho, los actores no se limitan a los ribereños, tal como lo hemos estudiado anteriormente, conviene destacar los pilares imprescindibles que podrían desempeñar un papel clave en la elaboración de la supuesta norma de protección. Y eso debido a su peso en esta zona geográfica. Es lo que intentaremos ampliar en el segundo subcapítulo.

No sería ningún secreto si destacamos a continuación, la influencia del interés económico en las relaciones internacionales, que por lo tanto dejan sus huellas en el derecho internacional. Más bien, se le puede considerar como la locomotora que arrastra las líneas directrices de la política mundial. Desde el momento que el capitalismo no tiene ni principio ni sentimiento, no debemos sorprendernos cuando se nota que para las corporaciones internacionales[667], la protección del medio ambiente es el último que tendría que formar parte de sus previsiones, tampoco el desarrollo sostenible podría acompañar el objetivo anual. De momento que la necesidad de un medio ambiente protegido, queda insignificante ante sus aspiraciones económicas. Esto, será el contexto del tercer y último subcapítulo.

[667] Aquí hablamos evidentemente de las gigantescas compañías, encabezadas por las estadounidenses que tuvieron no solamente que multiplicar sus ganancias a cuenta de la naturaleza, sino también exterminando a los indígenas.

2.1. LOS RIBEREÑOS ANTE EL DESAFÍO DE LA DEGRADACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.

Siendo los actores principales del estrecho, los ribereños deberían ser los primeros en preocupase por la degradación del medio ambiente marino de su estrecho y hacer frente al reto que acompaña esta misión. Debemos tener en cuenta que estamos tratando de un estrecho de navegación internacional. Por lo tanto, su régimen jurídico hace que los ribereños dispongan de una soberanía limitada o condicionada sobre sus propias aguas territoriales que son las del estrecho. Entonces, conviene en primer lugar centrarnos en las divergencias y convergencias de la política de la protección del medio ambiente marino de los ribereños, la existencia de acuerdos bilaterales o trilaterales, además del interés y la ventaja de la relegación a un segundo plano de la controversia territorial ante la protección medioambiental marina del estrecho. Ya es que, se debe tener bien asimilado que la degradación del medio ambiente es irreversible y el factor tiempo juega en contra.

Y por último, la posibilidad y la necesidad de establecer normas más protectoras y vinculantes en el derecho internacional.

2.1.1. Las divergencias y convergencias en la política de la protección del medio ambiente marino y los diálogos entre los ribereños.

Lo que pretendemos presentar a través de este epígrafe, es ver donde se encuentra la política de los ribereños, en lo que concierne la protección del medio ambiente marino, y si hay similitudes o divergencias. Porque se ha demostrado la utilidad de la armonía en las políticas de los gobiernos vecinos para un medio ambiente común protegido. El análisis y estudio en cuestión, pueden llevarse a cabo sobre dos niveles: a nivel de las normas nacionales y a nivel de los compromisos internacionales. También es muy importante investigar la existencia de diálogos o acuerdos, o toda clase de comunicación entre la partes sobre el tema del medio ambiente marino.

Ahora bien, se debe subrayar, que estamos en presencia de actores asimétricos, porque por un lado están los dos ribereños, que son Estados sujetos jurídicos en el Derecho Internacional y por otro, está una colonia que carece de esta atribución.

2.1.1.1. Las divergencias y convergencias.

2.1.1.1.1. Estudios a nivel nacional.

Lo primero que nos llama la intención y que resalta notoriamente, es la enorme discrepancia a nivel de cantidad y variedad entre la legislación española y la marroquí sobre la protección del medio ambiente marino. Aunque en el caso de Gibraltar, se entiende perfectamente dado su estatuto.

Empezando por la Constitución que ocupa el rango más alto de las normas y que diseña las líneas directrices de los temas que se deben legislar y desde luego respetar tal como está estipulado en la Constitución. En el caso de España, el medio ambiente fue introducido en la Constitución de 1978[668], en cuanto a Marruecos, fue en la última Constitución de 2011[669]. La forma de plantear el tema del medio ambiente es distinta. En la Constitución española, en un solo artículo[670] sobre el tema, en el cual se establece el derecho a disfrutar de un medio ambiente y el deber de conservarlo para todos los españoles. Por su parte, la Constitución marroquí, primero lo establece en el marco de igualdad de género en lo derechos y libertades de las que el medio ambiente forma parte[671]. También fue destacado en otro artículo[672] en el marco de igualdad de acceso de los ciudadanos a las condiciones que les permite disfrutar de los derechos de acceso al agua y a un medio ambiente sano. Sin embargo, sería muy importante leer con reflexión la frase que precede el contexto subrayado. Se entiende que las instituciones públicas y

[668] Es la única Constitución que conoce España después de la era del franquismo y fue reformada en 1992 al nivel del articulo 13.2 a la que se añadió "y pasivo" al ejercicio del derecho de sufragio de los extranjeros en elecciones municipales. En 2011 la segunda reforma si sustituyó íntegramente el artículo 135 que tiene como objetivo garantizar el principio de estabilidad presupuestaria.

[669] Desde su independencia en 1956, Marruecos conoció seis constituciones, de 1962, 1970, 1972, 1992, 1996 y 2011.

[670] Véase el artículo 45 de la Constitución española.

[671] Véase el artículo 19 de la Constitución marroquí.

[672] Véase el artículo 31 de la Constitución marroquí.

las autoridades locales están trabajando para movilizar todos los medios disponibles para facilitar la igualdad […]. Tanto en el texto oficial en árabe como la versión oficial francesa, se trata del mismo sentido.

Ahora bien, estamos hablando de la actualidad, aún quedan ciudadanos que tienen acceso al agua ni a un medio ambiente sano. Por lo tanto, se necesita un esfuerzo, medios económicos y materiales, programas nacionales y desde luego la buena voluntad de las partes implicadas para que forme parte de las prioridades urgentes. Al mismo tiempo en España, se entiende que disfrutar de un medio ambiente adecuado, es un derecho adquirido que pone el ciudadano español ante el deber de protegerlo, mientras que los poderes públicos velan por el uso racional de todos los recursos naturales con el motivo de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente.

En el caso de Marruecos, la Constitución señala a la hora de precisar el poder legislativo que es una competencia exclusiva del parlamento del que enumera el caso de las normas relativas a la gestión del medio ambiente, la protección de los recursos humanos y al desarrollo sostenible. Mientras en el caso de España, el Estado tiene la competencia exclusiva en la legislación básica sobre la protección del medio ambiente, pero respetando las facultades de las Comunidades Autónomas[673] que le permite el establecimiento de normas adicionales de protección. Esta diferencia de organización territorial se refleja también sobre la protección del medio ambiente en general y marino en particular. Como hemos visto en el capítulo anterior, la Comunidad Autónoma de Andalucía dispone de un Decreto-ley sobre las medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía[674]. Así mismo, ésta, dispone entre sus funciones sobre la materia, las de carácter regional que lo lleva a cabo en colaboración con el "el Estado centralizado". A modo de ejemplo, podemos citar […] el desarrollo

[673] Este punto, exige reseñar la diferencia entre la organización territorial española que se basa sobre la Comunidad autónoma, provincias y municipios. La organización territorial de Marruecos descrita de compleja y compuesta que se basa sobre la descentralización que desde la Constitución del 1 de julio de 2011, se funda sobre la regionalización avanzada. Se trata de Otorgar a la Región que era una colectividad territorial un fortalecimiento de dispositivos de cooperación y asociación, la modernización de la gestión financiera de las autoridades locales y la adaptación de las herramientas de gestión del patrimonio comunal. Ahora la región no es una colectividad territorial sino región económica. La sigue Wilayas; prefecturas o provincias; provincias borough; círculos; los caïdats; común: ya sea urbano, llamado también municipio o rural.

[674] Véase 1.2.2.1 del primer capítulo de la segunda parte.

sostenible, la conservación de los recursos naturales y la biodiversidad, control de la contaminación, preservar las áreas protegidas y la conservación de los sistemas forestales del medio ambiente […].

En relación con el código penal, subrayamos que en el caso de Marrueco, eleva todo acto contra el medio ambiente al rango del acto terrorista, mientras España lo reconoce como un crimen.

En relación con otros códigos, no podemos hacer la comparación ya que no encontramos su equivalente en ambas parte. Tal es el caso del código de comercio y legislación complementaria para España y el código marítimo marroquí que se destaca por su antigüedad, así como las y leyes de código de pesca marítima y la preservación del ecosistema marino.

Es al recorrer las leyes entre los dos Estados, cuando subrayamos la llamativa diferencia a múltiples niveles. Si por ejemplo Marruecos elaboró su primer código en 1919, su primer Dahir sobre la reglamentación de la pesca marítima era en 1973. Si calculamos los años, son unos sesenta y cuatro años sin tocar legislativamente el tema del medio ambiente, aunque había ratificado durante este tiempo los convenios internacionales sobre el medio ambiente, que hemos visto en la primera parte. Por supuesto España en 1962, creó a través de la Ley de la Comisión para prevenir la contaminación y del 1966 al 1977, cuenta con ocho legislaciones entre Órdenes ministeriales y Real decretos. Un número que supera los textos legislativos durante treinta y nueve años, puesto que del 1973 al 2012 contamos seis leyes (cinco leyes y una ley marco). Otra peculiaridad que destacamos al nivel de las normas marroquíes, es la presencia de proyectos de leyes, son cuatro y un anteproyecto de ley. A diferencia de España no existe ninguno. La paradoja en el caso de Marruecos, es el tiempo que llevan estos proyectos para que pasen a ser leyes. Como mínimo, se puede hablar de cuatro años[675] y incluso más. Esta tardanza no favorece la protección del medio ambiente

[675] Si sitúo la duración en 4 años, es porque tuve que trabajar sobre un tema de investigación en el marco de mi acceso a la línea de investigación en 2012. Por lo tanto era una oportunidad de tratar las normas nacionales e internacionales de Marruecos en el marco de la protección del medio ambiente marino. Y entre las normas había aquellos proyectos de leyes, y aun lo siguen. Incluso uno fue insertado

marino, ya que el factor tiempo no juega a su favor. Lo que puede llamarle intención es que casi la mayoría son proyectos o anteproyecto de ley. Esta lentitud, sería la resultante de varios factores, técnicos y económicos. Porque cuando un proyecto implica a varios Ministerios, o incluso en el mismo Ministerio hay múltiples divisiones, resulta muy difícil llegar a un acuerdo. Si el proyecto exige para su aplicación, medios económicos e infraestructuras, también acentúa la complexidad de la salida de las leyes a la luz.

Si analizamos de forma más profunda las razones que podrían haber influido en el desarrollo de las normas marroquíes en el medio ambiente, primero a nivel internacional, es a partir de 1972 con la Conferencia de Estocolmo cuando nace el Derecho internacional del medio ambiente tal como se define actualmente y siendo desarrollando con los años venideros. En este sentido podemos destacar tres aspectos: en primer lugar el impacto negativo del Protectorado sobre el desarrollo de varias normas legislativas. Después de la independencia y hasta 1973, el país pasó por una fase de inestabilidad social y política de las que cabe destacar el paso de la era de un Rey a otro y los dos sucesivos intentos golpes de Estado en 1971 y 1972. Supongo que un país que necesita constituir sus instituciones y fortalecer la estabilidad interior que representan una prioridad vital para cualquier Estado en semejantes circunstancias, que tiene otras prioridades distintas a la protección del Medio Ambiente. Por ello, proteger el medio ambiente en general, queda segundario si no diría un lujo. La tercera fase después del primer Dahir, aunque no hubo eventos que desestabilizaron el Estado o pusieron su seguridad en alerta, (durante el periodo de 1994 a 2007), el poder ejecutivo conoció siete gobiernos y cinco remodelaciones de gobierno y una transición de Corona de un Rey a otro.

Volviendo al período que lleva estos proyecto de ley para conseguir el voto de las dos cámaras parlamentarias. Cabe señalar que , el tejido político que está implicado en esta operación desde la proposición, pasando por el anteproyecto, el proyecto hasta alcanzar el estado de una ley, y los honorarios designados, nos daríamos cuenta que las mencionadas leyes agota un enorme presupuesto. Para decirlo de forma clara y directa,

---

en otro proyecto para ser el proyecto de ley sobre Anteproyecto ley n.° 42-13sobre la preservación de los ecosistemas de la pesca y la protección del medio marino contra la contaminación

elaborar una ley relacionada con la protección del medio ambiente marino, en nuestro caso, cuesta muy caro al Estado y lo único que pagaría las consecuencias, es sin lugar a dudas, el propio medio ambiente marino.

Ahora bien, en el caso de España, se puede confirmar de forma unánime que conoció desde el 1962, una gran estabilidad jurídica, incluso durante la transición, destaca por la fluidez y por una cierta estabilidad gubernamental. El único incidente que se debe señalar es el intento del golpe de Estado de 1982. Lo que nos podría lleva a confirmar que España gozaba de una ambiente político que le permitía centrarse sobre el tema de la protección del medio ambiente marino, elaborando leyes nacionales y a la vez transponiendo las disposiciones de los Convenios internacionales de las que forma parte y están ratificadas. Sin embargo, no se debe olvidar su integración a la Comunidad Europea Económica que le llevaba a aplicar las Directivas europeas y transponerlas a las normas nacionales en materia de la protección del medio ambiente marino. Junto a esto, hay que sumar que cuando el Estado dispone de un presupuesto para la protección del medio ambiente, solventa las dificultades inherentes a los medios económicos para ir en adelante en sus compromisos nacionales medioambientales.

En relación con las instituciones que están implicadas en la protección del medio ambiente marino en ambos Estados, Marruecos demuestra su gran interés de implicar un amplio tejido de instituciones en esta labor[676]. Intenta llevarlo a un alto rango, como es el caso de la Fundación Mohamed VI que está bajo la presidencia de su hermana, se destaca por su gran interés por los problemas medioambientales en general y marinos en particular. Se puede apreciar el resultado de la operación playas limpias, tanto a nivel de resultado material como a nivel de la sensibilización de los ciudadanos del tema. Aun así, la implicación de ONGs en la lucha contra la contaminación marina, es inexistente. No encontramos ninguna como es el caso de España que milita por esta causa en general y por el caso del estrecho de Gibraltar particularmente. Con mi moderada experiencia, yo diría que es un asunto casi desconocido sobre todo que no se puede

[676] aunque a este nivel, también se le puede resaltar el lado negativo. Porque cualquier entidad que tiene el objetivo de proteger y preservar el medio ambiente en general, necesita un presupuesto para su funcionamiento y mantenimiento. Lo que aumento aún más el coste de la protección del medio ambiente sobre todo si el rendimiento de estas instituciones queda muy debajo de los resultados esperados.

ignorar o desvalorar el papel que desempeñan estas asociaciones en el tema medioambiental.

Llegando al caso de Gibraltar y debido a su estatuto de colonia británica de ultramar, es imposible presentar algún tipo de comparación. Sea para las instituciones que velan a la protección del medio ambiente marino o sea para sus normas.

2.1.1.1.2. Dialogo entre los ribereños sobre el medio ambiente marino.

El dialogo entre los Estados vecinos, independientemente de los temas planteados, demuestra la presencia de una comunicación fluida y el hecho de que los protagonistas son conscientes de la existencia de un destino que debe unirles más que separarles. Y sea cual sea el tema, ayuda a solventar los problemas y mitigar las consecuencias de éstos.

En el caso del estrecho de Gibraltar, debemos enfocar la existencia de dos supuestos diálogos, uno vertical: entre Marruecos y España, y otro horizontal entre España y Gibraltar.

Por lo que respecta al diálogo vertical, al consultar las fuentes del Ministerio de Asuntos Exteriores de ambas Partes, nos encontramos con una multitud de documentación, testigo del resultado del dicho diálogo. Compuesta por acuerdos, tratados, protocolos, canje de nota, convenio, declaración y memorándum de entendimiento.

En lo que concierne nuestro tema, se dispone de dos acuerdos que tratan la cooperación en materia del medio ambiente.

Se trata del Acuerdo de Cooperación en materia de lucha contra la contaminación y salvamento marítimo entre el Reino de España y el Reino de

Marruecos. Hecho "ad referéndum" en Rabat el 6 de febrero de 1996[677]. Este acuerdo manifiesta el deseo de las Partes en desarrollar la cooperación en el ámbito de la seguridad de la navegación marítima, especialmente en materia de prevención y de lucha contra la contaminación, así como en el salvamento marítimo. También toma en consideración los siguientes Convenios internacionales: el Convenio internacional de Hamburgo de 1979 sobre la búsqueda y salvamiento marítimo, Convenio internacional de Londres de 1990 sobre cooperación preparación y lucha contra la contaminación hidrocarburos, convenio de Barcelona y sus Protocolos, y el Acuerdo de Lisboa de 1990 relativo a la cooperación para la protección de las costas y aguas del Atlántico Noreste contra la contaminación. Podemos leer en su Preámbulo que el presente acuerdo, presenta un marco jurídico de los riesgos y peligros de contaminación que representa el tráfico marítimo, tanto en las aguas marroquíes y españolas, como en las aguas internacionales adyacentes. En su artículo 1, subraya que las partes coordinan siempre que sea posible, los medios que dispongan para luchar contra la contaminación y el salvamento en el mar y las operaciones de intervención en el mar en caso de producirse un siniestro que precise la movilización de dichos medios. Y se designan los responsables de la coordinación en las administraciones de la Marina Mercando de ambas países.

El segundo Acuerdo de Cooperación entre los dos Reinos siempre en la materia de medio ambiente, firmado en Madrid el 20 de noviembre de 2000[678]. Este acuerdo, que trata el medio ambiente en general, consiste en desarrollar una cooperación en materia del medio ambiente sobre una base de equidad, igualdad de derechos y de beneficios mutuos en el marco de sus competencias y de su respectiva legislación. Se trata de una cooperación de carácter científico, técnico y tecnológico.

En lo tocante al Dialogo Horizontal, entre España y Gibraltar, no es ni fluido ni de esperanzas, como en el caso del dialogo vertical. Por un lado, en lo que respecta a la

[677] BOE n.° 253, del viernes 22 de octubre de 1999. P. 37154. Está vigente desde el 22 de octubre de 1999.

[678] B.O.E.n.°172 del 17 de julio de 2008, p. 31229. Está en vigor desde el 25 de junio de 2008.

negociación, no se puede hacer referencia a Gibraltar sin la presencia del Reino Unido. Y por otro, un supuesto dialogo entre el gobierno español y los altos representantes gibraltareños, es impensable debido a la reivindicación de soberanía de España sobre el Peñón de Gibraltar. Supongo que un eventual diálogo bilateral, podría tener una connotación que contrasta con la postura de España y al mismo tiempo favorece la aspiración de Gibraltar.

A lo largo de la historia, podemos resaltar tres etapas que se pueden considerar como una plataforma de un el dialogo horizontal. La primera corresponde a la Declaración de Lisboa[679] en 1980 y la segunda a la Declaración de Bruselas en 1984.

Estas declaraciones, eran la réplica al llamamiento de las Naciones Unidas a solventar la controversia mediante negociaciones bilaterales.

Ambos Gobiernos se comprometieron, en la Declaración de 1980[680], a resolver el problema de Gibraltar de acuerdo con las resoluciones pertinentes de Naciones Unidas en un espíritu de amistad. Cuatro años después y durante la Declaración de Bruselas de 1984[681], los Gobiernos[682] de ambas partes, sentaron las bases de un nuevo proceso negociador enfocado a solventar todas las diferencias sobre Gibraltar de las que forma parte la soberanía. La Declaración de Bruselas dispuso la puesta en práctica de la Declaración de Lisboa en todos sus aspectos antes del 15 de febrero de 1985[683].

Posteriormente es en 2004 cuando el Foro Tripartito entre España, Reino Unido y Gibraltar fue anunciado el 16 el diciembre. Los resultados del mencionado foro dieron luz a unos ingentes acuerdos plasmados en los Acuerdos de Córdoba. En julio de 2009, durante una reunión ministerial cuando se fijó un marco para los futuros acuerdo de las

---

[679] Véase « Historia y aspectos jurídicos del contencioso » sobre la página del ministerio de asuntos exteriores y de cooperación:
www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/Gibraltar/Paginas/Historia.aspx.

[680] El texto completo puede verse en Revista de Estudios Internacionales vol. 1, 1980-2, pp. 647-648. También en OÍD (MAE), Reivindicación española..., cit., p. 51.

[681] B.O.E. n.°291 del jueves 5 de diciembre de 1985, p. 38508.

[682] Conviene subrayar que la llegada de los socialistas al gobierno español en 1982 dio un empujón al tema de negociación entre los dos países.

[683] REMIRO BROTONS. A., "Regreso a Gibraltar: acuerdos y desacuerdos Hispano-Británicos", *Revista electrónica de la Universidad de Madrid*, n°. 10, 2004, pp. 133-181.

que forma parte el medio ambiente. Lamentablemente, el Foro se interrumpió en octubre de 2010[684], poniendo fin al mismo en enero de 2012 el Gobierno español. A partir de entonces, si hay una posible discusión y cooperación, sería entre Gibraltar y las poblaciones vecinas, y se trataría solo de temas que afectan a ambas partes, por lo tanto será exclusivamente entre los representantes de los Municipios[685] del Campo de Gibraltar y de ninguna manera con el Gobierno español o británico.

Como se puede constatar, no podemos hablar de un dialogo horizontal de alto nivel que implica los Gobiernos. Más bien se trata de charla entre vecinos sobre temas cuya dimensión no puede ir más allá del barrio que comparten.

2.1.1.2. Los compromisos internacionales.

Para el objetivo de este trabajo, sería interesante sobrevolar los procedimientos establecidos para concluir un Convenio Internacional por los Gobiernos ribereños.

En el caso de Marruecos, tal como está estipulado en el artículo 55 de la Constitución de 2011, el Rey acredita las plenipotencias, él firma y ratifica los tratados. Pero los tratados que la legislación[686] y los tratados de derechos humanos, así como las libertades individuales y colectivas de los ciudadanos, podrán ser ratificados mediante una ley. También el Rey podrá presentar al Parlamento cualquier otro tratado antes de su ratificación.

Para España, también recorrimos a la Constitución, conforme a lo dispuesto en el artículo 93, se puede autorizar la celebración de tratados mediante una Ley orgánica.

---

[684] A partir de este momento tuvo lugar de un par de incidentes más tarde, lo que hizo aún más difícil este diálogo. Del lado español: la propuesta de un impuesto conocido como "congestión", que fue la aplicación de un peaje al nivel de la Línea de Concepción, propuesto por el alcalde de esta ciudad, que es el único pasaje hacia y desde Gibraltar. Del lado de Gibraltar: la construcción de muelles en la parte oriental del puerto de Gibraltar y en el mismo tiempo, la decisión de construir un arrecife artificial hecha de bloques de hormigón hundidos en el Mar Mediterráneo como medio de impedir el español de los pescadores acercarse a la zona alrededor de la roca

[685] Se trata de los siete municipios de la comarca, a saber Algeciras, La Línea, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Jimena y Castellar. en 2007 se vio integrar la Junta de Andalucía.

[686] Tal es el caso de tratados de paz o de unión, o los relativos a la delimitación de las fronteras, los tratados comerciales o los que comprometen las finanzas del Estado.

Dependiendo de los casos de los tratados, incumbe a las Cortes Generales o al Gobierno la responsabilidad de garantizar su cumplimiento. En los casos citados en el artículo 94[687], se requiere la autorización de las Cortes Generales para que el Estado pueda comprometerse.

En el caso de Gibraltar, que no es un sujeto jurídico del ordenamiento internacional, solo puede formar parte de un tratado por extensión estipulado expresamente por el Reino Unido.

Empezando por los compromisos regionales plasmados en el Convenio de Barcelona y sus siete Protocolos. Tanto España como Marruecos son Partes del mencionado convenio. El convenio enmendado de 1995, está en vigor en los dos países con una diferencia de seis meses. En lo tocante a los siete protocolos y en relación con su ratificación y entrada en vigor, podemos constatar[688] que están todos en vigor en el caso Marruecos, mientras que en el caso de España, no ha ratificado los siguientes protocolos: el Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental y del fondo del mar y su subsuelo (*Protocolo Offshore*) y el Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (*Protocolo Hazardous waste*.)

Si comparamos las fechas de ratificación o de entrada en vigor de los convenios internacionales firmados, en algunos casos notamos una simultaneidad. En otras, una diferencia temporal variable. Cosa que puede ser debido a dos factores: o se debe al modo de firmar y ratificar los convenios internacionales para cada país o a los medios económicos y técnicos exigidos para la aplicación del convenio internacional.

---

[687] Se trata de los **t**ratados de carácter político; tratados o convenios de carácter militar; tratados o convenios que afecten a la integridad territorial del Estado o a los derechos y deberes fundamentales; tratados o convenios que impliquen obligaciones financieras para la Hacienda Pública; tratados o convenios que supongan modificación o derogación de alguna ley o exijan medidas legislativas para su ejecución.

[688] Según los últimos datos del Estatuto del Convenio de Barcelona y sus protocoles de 2015. Publicado en la página web oficial de la Unión por el Mediterráneo, consultada el 26 de abril de 2016.

En lo que concierne los convenios internacionales sobre la protección del medio ambiente marino tratados en el segundo subcapítulo del primer capítulo, podemos comprobar que entre estos convenios internacionales, Marruecos no ha firmado el Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares de 1971, ni el Convenio sobre la evaluación del impacto sobre el medio ambiente en el contexto transfronterizo de 1991. Asimismo el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, en el caso de España está pendiente de su ratificación, mientras que en Marruecos su aprobación está en el Proyecto de Ley n.° 12-12. En lo tocante al Protocolo de 1996 del convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación de los mares por la inmersión de los residuos y otras materias, en el caso de Marruecos también está pendiente de su aprobación mediante el Proyecto de Ley n.° 45-12.

Pero si consultamos el Código marítimo marroquí[689], en su Sección 4, intitulada la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares[690]. La legislación marroquí incumbe la responsabilidad de todo accidente nuclear al explorador del buque, y le exige a él como al armador la posesión de una póliza de seguro vigente o bien, el depósito de una garantía financiera que cubra su responsabilidad por el perjuicio nuclear[691]. Mientras el convenio que no está firmado por Marruecos, el explotador queda excluido de la responsabilidad civil y estipula que es el empresario responsable de las instalaciones nucleares quien responde a la responsabilidad civil por los daños causados. Consecuentemente a lo que hemos reseñado, los dos vecinos opuestos imputan la responsabilidad civil en este caso a personas distintas. Si hacemos un acercamiento entre los dos casos, se supone que el explorador debe asumir la completa responsabilidad de tratar con una empresa de instalaciones nucleares que sea consciente de las consecuencias de un eventual accidente.

En lo tocante al otro convenio no firmado por Marruecos sobre la evaluación del impacto sobre el medio ambiente en el contexto transfronterizo de 1991, no le

---

[689] Véase el párrafo sobre el arsenal nacional de Marruecos en el segundo subcapítulo del primer capítulo de esta segunda parte.

[690] Véase los artículos 102- 126 del código marítimo marroquí.

[691] Véase el artículo 103 del código.

corresponde ninguna norma nacional en la materia. Puesto que la Ley 12-03 sobre el estudio del impacto sobre el medio ambiente[692], no conlleva ninguna referencia al contexto del convenio, y se vuelca exclusivamente en los proyectos y trabajos realizados a nivel nacional sin hacer alusión al vecindario. Tampoco especifica los lugares donde se prevé llevar a cabo los proyectos, si se trata de tierra o del mar.

En tal situación, estamos ante una antisimetría al nivel de la protección contra la contaminación marina transfronteriza. La ironía, hace que el Estado no firmante estaría más protegido que el vecino firmante del mencionado convenio.

2.1.2. Preponderancia de la protección medioambiental marina y el principio de buena vecindad y cooperación internacional.

Como pudimos comprobar hasta el momento, estamos en presencia de un estrecho de navegación internacional flanqueado por ribereños a quienes recibieron una herencia conflictiva y de la que no consiguen deshacerse. El estrecho de Gibraltar es el único Estrecho de navegación internacional donde no existe una delimitación marítima. Una situación que no favorece un ámbito proporcionado a la protección de su medio ambiente marino.

Sin embargo se puede perfectamente, prevalecer el interés medioambiental sobre el conflicto territorial. Hay algunos casos evidentes en la práctica interna. Podemos destacar dos ejemplos donde el conflicto territorial se ha visto eclipsado por otro interés que le consideraba fundamental. El primero está relacionado con el caso del Ártico, y el segundo está vinculado al estrecho de Gibraltar. Al mismo tiempo, si partimos del principio de Derecho internacional del medio ambiente, de la buena vecindad y cooperación internacional, podemos alcanzar la protección medioambiental marina anhelada en la zona.

[692] Véase segundo capítulo Parte II

2.1.2.1. Prevalencia de la protección del medio ambiente marino sobre el conflicto territorial.

Podemos abordar en este párrafo dos casos donde se ha prevalecido la protección del medio ambiente ante la existencia y persistencia del conflicto territorial. Se trata del Ártico, en el marco de la protección medioambiental marina, y el caso de la reserva de biosfera intercontinental de Mediterráneo entre España (precisamente Andalucía) y Marruecos. También podemos aludir el caso entre España y Marruecos, y entre España y Gibraltar donde la controversia territorial se ha visto relegada en el segundo plano ante otras prioridades.

2.1.2.1.1. Caso del Ártico.

Situado en el polo norte, el Ártico es un océano que está flanqueado por tres continentes: el continente asiático, europeo y Américo. Y cinco países[693], Rusia, los EEUU, Canadá, Dinamarca y Noruega.

El Ártico abarca reservas ingentes de petróleo, gas, oro, uranio, níquel, cobre, diamante… etc. Se habla de la cuarta reserva mundial del petróleo y la tercia del gas. Su medio ambiente está gravemente afectado por el cambio climático. Por lo tanto se derrite a pasos acrecentados, durante los últimos treinta años perdió tres cuartas de su hielo[694]. El deshielo permite abrir nuevas rutas marítimas que pueden suponer un ahorro de hasta 8.600 Km en un viaje Tokio y Hamburgo. El Ártico, refrigera[695] el clima del planeta. Su pérdida, destruiría la riqueza natural que alberga, a saber sus osos polares, las focas, las ballenas y junto a ello, destrozaría el hogar de los cuatro millones de personas que constituyen la población indígena.

---

[693] De forma sucinta reseñamos los territorios ubicados en el polo norte de estos cinco países. El territorio más al norte de Canadá es Ellesmere Island donde viven la reducida comunidad de aborígenes Inuit. Al nivel de Noruega, se trata del archipiélago Svalbard. Para Dinamarca, se trata de Groenlandia. En el caso de los EEUU, en el polo norte se posee Alaska comprada a Rusia en 1867, y ésta tiene un amplio litoral en la costa de Siberia, el archipiélago Severnaya Zemlya y las Islas Nuevas Siberia.

[694] Se calcula que el volumen de hielo del casquete polar desaparece a un ritmo del 12% cada 10 años. Lo que provoca el aumento de las temperaturas de todo el mundo y la subida del nivel del mar.

[695] La ONG Greenpeace lo califica de aire acondicionado en su artículo parecido en la siguiente pagina web consultada el 2 de mayo de 2016: www.greenpeace.org/espana/es/Trabajamos-en/Frenar-el-cambio-climatico/Salva-el-Artico/

De momento, el Ártico sigue siendo tierra de nadie o de ningún Estado de los cinco Estados limítrofes. En este punto del planeta, nace otro conflicto territorial con la firma del CNUDM. Precisamente, con su artículo 76, en los párrafos 4 a 6. Se establece las condiciones que permiten a los Estados extender su plataforma[696] más allá de los 200 m.m., sin extender los 350 MNs. Pero tal como lo hemos citado al principio de este párrafo, el Ártico, abarca una gran riqueza mineral y energética, que llevó a los Estados ribereños a reivindicar su soberanía sobre la región. El primer caso fue el 2 de agosto de 2007, cuando Rusia plantó su bandera en el polo norte. Una semana después, Canadá anunció la instalación de nuevas bases militares y un sistema de vigilancia satelital en la zona. Dinamarca, a su vez, envió un equipo internacional de científicos para colectar evidencia sobre su derecho de explotar los recursos de la región. Finalmente, los EEUU[697] hicieron lo propio, enviando al rompehielos *Haly* con el propósito de estudiar el impacto del calentamiento global en la región.

El conflicto territorial se plasma en dos niveles. El primero es la disputa entre Canadá y Dinamarca sobre la Isla Hans[698] reivindicada por los dos Estados y Franz Joseph Land que pertenece a Rusia desde 1926 frente a la protesta de Noruega. El segundo nivel, está vinculado a la ampliación de la plataforma más allá de los 200 m.m., tal como lo hemos subrayado anteriormente. En este marco, Rusia comunicó a la Comisión de las Naciones Unidas, el 20 de diciembre de 2001, su deseo sobre la ampliación de los límites de la plataforma, puesto que la cordillera submarina Lomonosov es la prolongación natural de su territorio. Por lo tanto le corresponde una superficie de 1.2 millones de Km^2 cuadrados del Océano Ártico. Simultáneamente, Canadá y Dinamarca consideran que la cordillera Lomonosov corresponde a su prolongación territorial[699].

---

[696] Conviene recordar que la plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio. Y el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.

[697] Es muy importante de subrayar que los EEUU hasta el momento no ha ratificado el CNUDM, pero cuando se trata del petróleo no se lo piensa dos veces. Y lo ha dejado bien claro Noam Chomsky: "donde está el petróleo nos pertenece, excepto que es la geografía que se ha equivocado".

[698] La Isla Hans está situada en el Estrecho Nares que representa el canal que une la Bahía Baffin al Océano Ártico.

[699] FIGUEROA GONZALEZ, S.G., "El Ártico en disputa", *Tendicias*, primavera 2008, pp. 97-107.

Junto a la coexistencia del mencionado conflicto territorial, existe El Consejo Ártico[700] (C A) que fue establecido a raíz de la Declaración de Ottawa el 19 de septiembre de 1996. El C A es un foro de cooperación intergubernamental del que forman parte: Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, Suecia, Rusia y EEUU. Junto a estos Estados, están también, la Asociación Rusa de los Pueblos Indígenas del Norte, Siberia y el Lejano Oriente de la Federación Rusa, la Conferencia Circumpolar Inuit, el Consejo Saami, la Asociación Internacional Aleutiana, el Consejo Ártico Atabascano, y el Consejo Internacional Gwich'in que son Participantes permanentes de la Conferencia. Los principales actividades del C A están concentradas en la protección del medio ambiente ártico y el desarrollo sostenible como forma de mejorar el bienestar económico, social y cultural del Norte[701].

Para proteger las aguas internacionales y su ecosistema, los cinco países contiguos al Océano Ártico, firmaron en Oslo el 16 de julio de 2015, un acuerdo[702] que prohibía la pesca comercial en las zonas donde se pierde el hielo. Los países firmantes manifestaron su intención de autorizar a sus buques a realizar actividades futuras de pesca comercial una vez que se hayan puesto en marcha uno o más mecanismos internacionales para gestionar cualquier tipo de pesca de conformidad con las normas internacionales reconocidas. Igualmente, procurarán establecer un programa conjunto de la investigación científica con el objetivo de mejorar la comprensión de los ecosistemas de la zona. Y promover el cumplimiento de las dichas medidas provisionales y con derecho internacional pertinente, incluida la coordinación de sus actividades de supervisión, control y vigilancia en dicha zona.

Anteriormente y en el mismo marco de la protección del medio ambiente del Océano Ártico, se ha firmado el 15 de mayo 2013 en Kiruna (Suecia), por los ministros de Asuntos Exteriores de los Estados del C A, un convenio para prevenir los derrames

---

[700] Para más detalles, se puede consultar la página web oficial del Consejo Ático: www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/20-year-anniversary.

[701] Se aprobó en 2011 la creación de una secretaria del Consejo Ártico para fortalecer la actividad del CA a través de un instrumento administrativo capaz de facilitar la continuidad, la memoria institucional, la eficiencia operativa, mejorar la comunicación y la difusión y el intercambio de información con otras organizaciones internacionales pertinentes, y para apoyar las actividades del CA.

[702] Se trata de la Declaración sobre la prevención de la pesca comercial no reglamentada en alta mar en el centro del Océano Ártico.

del petróleo en las aguas de la región. Este convenio, que es jurídicamente vinculante, es una herramienta eficaz para proteger el medio ambiente del Ártico cuyos depósitos se están abriendo a una exploración activa[703].

También existe un paso esperanzador, que merece a la vez saludar y subrayar, siempre en el contexto de la protección del medio ambiente del Ártico, está la posible creación del primer santuario ártico[704] gracias a la presión de los ecologistas y de los ONGs. Se trata de la decisión de la UE y los 15 países firmantes del Convenio sobre la protección del medio ambiente marino del Atlántico Nordeste (OSPAR), de proteger el Océano Ártico que es el más desamparado del planeta. Estos países se comprometieron a crear un área marina protegida en las aguas árticas que están bajo su jurisdicción durante el pasado año 2016[705]. Se trata de una superficie de 232.650 Kilómetros cuadrados que representan un 10% de las aguas internacionales del Océano Ártico.

2.1.2.1.2. El caso de los ribereños del Estrecho de Gibraltar.

En esta zona geográfica, podemos resaltar dos formas de prevalencia ante el conflicto territorial. Una acción que queda registrada en el marco de la protección del medio ambiente. Se trata del caso de la Reserva de Biosfera Intercontinental del Mediterráneo Andalucía (España)-Norte de Marruecos. Y otra prevalencia que abarca diversos intereses entre España y Gibraltar por un lado, y entre Marruecos y España por otro.

2.1.2.1.2.1. Al nivel medioambiental.

[703] Se trata del comentario del canciller ruso Serguéi Lavrov, tal como está recogida en el articulo consultado el 4 de mayo de 2016 en la siguiente página web:
www.mundo.sputniknews.com/mundo/20130515/157080394.html

[704] Se puede informarse más sobre el tema de la salvación del Ártico en la siguiente pagina web www.salvaelartico.es

[705] Para informarse más sobre el tema se puede leer el artículo que viene en la siguiente página web consultada el 5 de mayo de 2016. www.ecoavant.com/es/notices/2015/07/el-primer-santuario-artico-2374.php

La Reserva de Biosfera Intercontinental del Mediterráneo, fue declarada por la UNESCO[706] e incluida en la Lista Mundial de Reservas de la Biosfera, el 25 de octubre de 2006. Está promovida por la consejería de Agricultura, Pesca y Medio ambiente y el Reino de Marruecos. El interés primordial es el acercamiento entre dos territorios que comparten diversos aspectos de su patrimonio natural y cultura a pesar de pertenecer a dos continentes.

La delimitación geográfica de esta RBIM, que incluye Andalucía[707] y el Norte de Marruecos[708], abarca los Parques Naturales de Grazamela, Sierra de las Nieves, El Estrecho y los Alcornocales, las Parajes Naturales de los Reales de Sierra Bermeja, Sierra Crestellina, Desfiladero de los Gaitanes y Playa de los Lances, y los Monumentos Naturales Duna de Bolonia, Pinsapo de las Escaleretas y Cañón de las Buitreras del lado español. Y del lado marroquí, el Parque Nacional de Talassemtane y los Sitios de Interés Biológico y Ecológico de Jbel Bouhachem, Ben Karrich, Jbel Moussa, Koudiet Taifour, Côte Ghomara, Cirque de Jebha y Lagune de Smir.

La declaración de una reserva de biosfera transfronteriza entre ambas partes, ha sido objeto de un proceso largo y complejo, ya que, desde la formulación inicial de la idea se concebía como la mejor manera de construir un atmósfera idóneo para experimentar políticas y acciones de cooperación entre ambas orillas en las cuales desembocaran la solución de problemas medioambientales y sociales[709]. Esta delimitación es el fruto de cuatro años de un estudio comparativo que ha englobado todos los aspectos que convergen en la proposición final de la que destacamos el medio físico y humano, cooperación, condiciones legales.

En lo tocante a las condiciones legales, se plantearon varias cuestiones sobre todo las que están vinculadas a la soberanía de las aguas incluidas en la delimitación de

---

[706] Se trata del programa MAB (Man and Biosphere), el Hombre y la Biosfera, propone una agenda de investigación interdisciplinaria y de formación de capacidades para mejorar la relación de la gente con su ámbito en forma global. Para mas información se puede consultar la página web del UNESCO. www.unesco.org

[707] Se trata de las provincias de Cádiz y Málaga.

[708] Se trata de las provincias de Tánger, Tetuán, Larache y Chefchaouen.

[709] MOLINA VÁZQUEZ, F. ; VILLA DÍAZ. A., "La reserva de biosfera intercontinental de Mediterráneo Andalucía (España)- Marruecos como instrumento de cooperación", *ECOSISTEMAS*, 17 (2), Mayo 2008.

la RBIM que ha sido el centro de un estudio específico[710]. Es muy importante de subrayar que no se basaron sobre las reservas declaradas con anterioridad por cada Estado a la hora de ratificar un convenio internacional, tal como es el caso del CNUDM.

Es siempre importante de resaltar otro caso de cooperación entre España y Marruecos y cuyo impacto es de gran importancia sobre la seguridad del tráfico marítimo por el estrecho de Gibraltar. Se trata del Sistema de Notificación Obligatoria, o Mandatory Ship Reporting System[711]. Era una coordinación y cooperación entre los dos Estados ribereños y la OMI. Este sistema obliga a los buques de ciertas dimensiones o características a informar a las autoridades de los Estados ribereños: a España a la hora de salir del Mediterráneo y a Marruecos a la hora de entrar. Sobre su trayecto y la naturaleza de su cargo y otros datos.

También se ha creado una zona de precaución en el extremo oriental, junto a los Dispositivos de Separación de Trafico con el propósito de reforzar la seguridad ya que existe una alta tasa de riesgo de colisión entre los buques que navegan por el estrecho y los que cruzan las dos riberas.

Pero en estos dos casos de cooperación y de coordinación, no se implicó al Gobierno de Gibraltar, que manifestó su contrariedad por no haberle implicado en las acciones como un actor ribereño concernido por los planes propuestos para mejorar y proteger la navegación en el estrecho de Gibraltar. La misma actitud fue resaltada por el Reino Unido.

En mi humilde opinión, que tanto el Gobierno de Gibraltar como el Reino Unido, tienen el derecho de despreciar tal acto, porque incluso con la permanente existencia de la controversia territorial entre Marruecos y España, se consiguió apartar estos conflictos y volcarse sobre el tema de la seguridad de navegación en el estrecho de Gibraltar, que tiene repercusiones sobre su medio ambiente. Mientras no se pudo hacer lo mismo ante el caso de Gibraltar. Entonces como en otras materias, se exige la voluntad política y la disponibilidad de ambas partes de prevaler cualquier acción

[710] Ibidem.

[711] Está aprobado desde el 3 de junio de 1997. Se trata del CSMT que está mencionado en el segundo capítulo del primer capítulo de esta segunda parte.

llevada en el estrecho de Gibraltar que tiene una consecuencia favorable sobre su medio ambiente marino.

2.1.2.1.2.2. Intereses diversos.

A este nivel, intentamos meter en hincapié que en presencia de la controversia territorial, entre España y Gibraltar por un lado y entre España y Marruecos por otro, se ha prevalecido otros temas.

Empezando por la controversia en la ribera norte. A raíz de los acuerdos de Córdoba, uno de los temas tratados, era abrir un Instituto Cervantes en Gibraltar que tuvo lugar en 2011. Se sabe que el mencionado instituto es una institución cultural que depende el Ministerio de los Asuntos Exteriores. Si se permite, lo llamamos un órgano diplomático cultural que promueve la lengua del Cervantes así como su enseñanza junto a la promoción de la cultura de español y la de la Hispanoamérica. Normalmente se suele abrir en los PAÍSES, donde el español no es un idioma oficial, o primera idioma extranjera. Pero en el caso de Gibraltar, ni es un país, ni el español es una lengua desconocida por la población gibraltareña. En general se habla castellano dominado por el inglés. Pero supongo que el interés resaltado al aceptar su apertura, es a la vez arraigar el castellano en la población sobre todo al nivel de los jóvenes y promover o corregir el castellano hablado en el peño. Es verdad, el Gobierno Español, tuvo que cerrarlo al final del curso del 2015 por escasez de rendimiento de sus finalidades. Su apertura era una decisión que guardó a la controversia ajena al objetivo suspirado en su momento. Sin renunciar tácitamente a la reivindicación de España.

Siempre en el marco del Acuerdo de Córdoba, resaltamos el caso del Aeropuerto de Gibraltar que está construido sobre el istmo que une España a la colonia de Gibraltar y que España insiste que no formaba parte del Tratado de Utrecht. En la Declaración Ministerial del 18 de septiembre de 2006 sobre el dicho aeropuerto[712]. En el párrafo N° uno, podemos entender que al nivel del tráfico civil, los procedimientos y prácticas

[712] Vid el Anexo II de la Primera reunión ministerial del Acuerdo de Córdoba.

internacionales y la de la UE no tendrán efecto alguno en relación con la soberanía y la jurisdicción o control. También se subraya que las posiciones jurídicas en relación con la controversia de la soberanía y jurisdicción sobre el istmo, no queda afectada por las actividades que se llevan en el marco del funcionamiento del dicho aeropuerto.

En este caso, se ve muy bien que se prevaleció el buen funcionamiento del aeropuerto y la fluidez de los viajeros viajando desde y llegando a este aeropuerto, sobre la controversia ya citada. Queda claro que este entendimiento no significa que España renuncia a su reivindicación.

Al nivel de la orilla sur del estrecho, tenemos el caso de la controversia territorial entre España y Marruecos sobre la Cuidad de Ceuta / Sebta. Pero aun así, para pasar desde la ciudad de Fnideq a la ciudad de Sebta/ Ceuta, o viceversa, hay que pasar por un control de policía que se lleva a cabo con los mismos procedimientos que se realizan a la hora de dejar o acceder al territorio marroquí. Pero a mi entendimiento, se trata de procedimientos que permiten controlar la fluidez de los transeúntes y tener los datos con el fin de guardar la seguridad bajo control. Pero no significa que Marruecos renuncia a su reivindicación. Sin embargo, Marruecos niega rotundamente coordinar con las autoridades de la ciudad de Ceuta/Sebta para acoger los menores marroquíes que consiguieron pasar de forma "ilegal". Porque esto es un reconocimiento expreso de que se trata de un territorio extranjero y por lo tanto renuncia tácitamente a su histórica y eterna reivindicación.

2.1.2.2. El principio de la buena vecindad y cooperación internacional, de la precaución y de la prevención para un medio ambiente mejor protegido.

Podemos volver a los tres principios del Derecho Internacional del Medio Ambiente que habíamos visto en la primera parte[713] con el motivo de subrayar su utilidad para llegar a convenir la protección del medio ambiente, en nuestro caso

[713] Volver al primer capítulo de la primera Parte.

marino, compartido por los vecinos. Se trata del principio o más bien del criterio[714] de precaución y el principio de buena vecindad y cooperación internacional. Este concepto, debe su introducción en el Derecho y política Internacional a la proposición de Alemania[715] durante la Conferencia Internacional Ministerial sobre el Mar del Norte. Y desde el Foro Ministerial del Mar del Norte, llegó a las Comisiones de Oslo y de Paris, después se hizo un sitio en los regímenes del medio ambiente marino global, y posteriormente en los regímenes del medio ambiente global[716]. Entonces su origen tiene lugar en el régimen del ámbito marino, y exactamente en el marco de la protección del Mar del Norte. En este miso caso, podemos detectar la aplicación del principio de la prevención que llevó a aquellos países a dejar a parte o a neutralizar el conflicto existente y centrarse en la protección del medio ambiente marino que comparten.

Si diagnosticamos el caso del Océano Ártico, cuando los Estados limítrofes llegaron a prohibir la pesca comercial en las aguas internacionales, tal como viene en el párrafo anterior. Podríamos concluir que este procedimiento en los principios de la precaución y la prevención tal como está definido en el primer capítulo de la primera parte.

El tercero principio, que es el principio de buena vecindad y cooperación internacional, a su vez pudo contribuir a reunir los países vecinos alrededor de una tabla, a pesar de la existencia de un conflicto territorial, para tratar únicamente lo que concierne la protección del medio ambiente marino que comparten. Y de tal forma, se puede actuar como si el dicho conflicto no existiera sin que ninguna parte renunciara a su reivindicación. Porque los acuerdos que tuvieron lugar en el Océano Ártico y la RBIM, no hubieran salido a la luz si no fuera por el peso de este principio sin olvidar la voluntad política de llegar a un acuerdo sobre la protección del medio ambiente marino.

---

[714] En la declaración de Rio, se utiliza el término "criterio" en vez de principio. Esto se interpreta por la ausencia de la existencia de una versión uniforme sobre la naturaleza del concepto en el foro internacional.

[715] Porque apareció en la doctrina alemana a finales de los años 70, existe este concepto y se conoce bajo el término "Vorsorgeprinzip".

[716] FREESTONE, D. HEY, E; The precautionary principle and international law: The challenge of implementation, Netherlands, 1996, p.4.

Ahora bien, en el caso del Estrecho de Gibraltar, hay que preguntar si sería posible llegar a un acuerdo internacional que pueda ser vinculante a los usuarios del estrecho y que pueda proteger el medio ambiente marino del estrecho objeto de trabajo de tesis. Es lo que sería tratado en el siguiente epígrafe.

2.1.3. Elaboración de normas internacionales vinculantes.

A través de los convenios internacionales sobre la protección del medio ambiente marino que hemos visto en este trabajo, únicamente es en el CNUDM que hasta el momento podemos calificar del texto sagrado que abarca todo los temas del derecho del mar así como la protección de su medio ambiente, donde podemos encontrar disposiciones que tratan el medio ambiente marino en los estrechos y exactamente aquellos cuyo régimen jurídico es de navegación internacional. Para reseñarlo de otra manera, contiene un artículo que delimita un marco a los Estados ribereños de estrechos de navegación internacional, en el cual pueden dictar leyes y reglamentos que protejan su medio ambiente marino. Se trata del artículo 42.

Conviene también resaltar los derechos y obligaciones de los Estados ribereños tal como está especificada en el CNUDM, así como una comparación con el caso de los Estados litorales. Dado que en los dos casos se trata de aguas territoriales excepto que en el primer caso está sujeta al paso en tránsito y en el segundo al paso inocente.

Llegando a esta fase, conviene asimismo, poner en hincapié la utilidad de diferenciar el mar territorial en los dos casos en las legislaciones nacionales.

Para terminar este primer subcapítulo, necesitamos discutir la posibilidad de poder elaborar normas internacionales que puedan proteger el medio ambiente marino de nuestro derecho mediante la implicación del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, o tal como está conocido el ITLOS.

2.1.3.1. Comparación y análisis de los artículos 21 y 42 del CNUDM.

En este epígrafe, estamos ante dos artículos que cubren las mismas aguas, a saber las aguas territoriales, pero jurídicamente sometidas a pasos distintos. Efectivamente, en el artículo 21, está aplicado el paso inocente y en el 42, el paso en tránsito.

En el primer paso, se trata de navegar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala o entrar o salir de ella. El paso es rápido e ininterrumpido y se queda inocente siempre y cuando no perjudique la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño[717]. En el segundo caso, se entiende por el paso en tránsito, aplicado a los estrechos de navegación internacional, la libertad de navegación y de sobrevuelo rápido e ininterrumpido y se abstiene de toda amenaza o uso de fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños[718]. Debemos subrayar que en el caso del paso inocente, los submarinos y los vehículos sumergibles deben navegar en superficie y enarbolar su pabellón[719]. Al mismo tiempo no existe ninguna referencia en el caso del paso en tránsito. Sencillamente debemos entender que lo está permitido, o sea los submarinos y los vehículos sumergibles están en pleno derecho de navegar sumergidos tal como lo corresponde a la naturaleza de su diseño. Desde luego que jurídicamente, todo lo que no está prohibido explícitamente, está permitido implícitamente.

Conviene resaltar los puntos comunes entre el paso en tránsito y la navegación por la alta mar. Ambas navegaciones otorgan la libertad de navegación y de sobrevuelo y la navegación sumergida a los submarinos y los vehicules sumergibles.

Ahora que tenemos una idea bastante clara entre los dos casos, podemos empezar por presentar una lectura del artículo 21, sobre las leyes y reglamentos ribereños relativos al paso inocente. Se estipula que estos Estados, pueden dictar leyes y reglamentes relativos al paso inocente. Entre las materias especificadas, nos interesamos a párrafo f) que concierne la preservación del medio ambiente, la prevención, reducción

[717] Véase el artículo 18 y 19 del CNUDM.
[718] Véase los artículos 38, 39, 40 del CNUDM.
[719] Vid el artículo 20 del CNUDM.

y control de su contaminación[720]. A través de su lectura, se entiende que los Estados litorales, pueden elaborar leyes y reglamentos con el fin de proteger su medio ambiente marino. Se trata de la preservación, prevención, reducción y control de contaminación. Entonces, no deja sin lugar a duda que el Estado litoral le corresponde la plena libertad de elaborar normas que vea adecuadas con el motivo de proteger el medio ambiente de su mar territorial[721].

Ahora bien, en el caso de los Estados ribereños del estrecho de navegación internacional, tal como viene en el artículo 42, sobre el decreto de leyes y reglamentos en su párrafo b), cita la prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas[722], que forman parte de las materias concernidas por este artículo. Se puede notar fácilmente que primero no se menciona el medio ambiente o la preservación del medio ambiente así de claro, segundo limita el campo que debe ser objeto de normas que es la descarga de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas. Lo que llevaría a negar al Estado ribereño de un estrecho de navegación internacional regido por los artículos 37 y 38, la capacidad de dictar normas relativas a la reducción, limitación y control de la contaminación marina que no sea provocada por descargas, tales como las producidas por vertidos o resultantes de un accidente marítimo[723] .Y por último, que las supuestas leyes y reglamentos de los Estados ribereños deben simplemente traducir y poner en práctica las reglamentaciones internacionales existentes en la materia. Según mi entendimiento, no se puede elaborar leyes o reglamentos que superen las disposiciones de los convenios internacionales o de otra forma que sean más protectores que las establecidas por el ordenamiento mundial.

---

[720] Léase el artículo 21 del CNUDM.

[721] Pero hay que guardar presente lo que viene en el párrafo 2 "Tales leyes y reglamentos no se aplicarán al diseño, construcción, dotación o equipo de buques extranjeros, a menos que pongan en efecto reglas o normas internacionales generalmente aceptadas."

[722] Léase el artículo 42 del CNUDM.

[723] DE YTURRIAGA BARBERAN, J A., "Protection of the Marine Environment against Pollution" *Yearbook of the Association of Alumni of The Hague Academy of International Law*, vol.54-55-56, 1984-1986, P.32

Si volvimos al artículo 21, el hecho de reseñar la protección del medio ambiente, deja entender que el Estado litoral es dueño o más bien soberano de proteger el medio ambiente de su mar territorial tal como lo entiende y como lo ve pertinente. Sin tener que limitarse a lo que dicta el ordenamiento mundial. Pero más tarde en el párrafo 2, es cuando subraya que tales leyes no se aplicarán a todo lo que es extranjero excepto si ponen en prácticas las normas y reglamentos internacionales existentes.

Sin embargo, en el caso del artículo 42, no existe ninguna referencia a la protección del medio ambiente, y por lo tanto el Estado ribereño, no dispone de un abanico de opciones para decidir cómo y de qué debe proteger el medio ambiente de su mar territorial que forma parte del Estrecho de navegación internacional. Si en el caso del artículo 21 se lo estipula más tarde y de forma menos directa y algo confusa, en el caso del artículo 42, vino estipulada en el mismo párrafo y de forma directa y clara.

Por lo tanto deja claro que se debe imperativamente seguir el esquema de la descarga de los hidrocarburos, residuos de petróleo y sustancias nocivas. ¿Y si quiere el Estado ribereño prohibir el paso a una categoría de buques? ¿Restringir el paso a los submarinos nucleares? O simplemente ¿Estos Estados tienen la libertad de determinar cuáles son las acciones o actividades que ven perjudicadles para las aguas del medio ambiente marino de su estrecho de navegación internacional, que ni más ni menos forman parte integral o parcial de su mar territorial? ¿Podemos hablar en este caso de soberanía limitada?

2.1.3.2. Las obligaciones y derechos de los Estados ribereños y litorales en el CNUDM.

Siempre con el objetivo de presentar una imagen clara de la situación de los Estados ribereños de estrechos de navegación internacional, proyectamos la luz sobre sus obligaciones y derechos y comparándolos con el caso de los Estados litorales, en lo que concierne su mar territorial. Tocando el tema de las vías marítimas y disposiciones de separaciones de tráfico, los Estados ribereños objeto del paso inocente, a la hora de designarlas, únicamente deben tener en cuenta las indicaciones como las recomendaciones de la organización internacional competente (OMI), la densidad el

tráfico[724], sin conseguir el visto bueno de la OMI. Mientras en el caso de los Estados ribereños de estrechos de navegación internacional, conviene siempre recordar que se trata igualmente del mar territorial de los Estados ribereños, deben antes de designar o sustituir vías marítimas o de establecer o sustituir dispositivos, someter las propuestas a la Organización Internacional Marítima cuya aprobación es obligatoria para su adopción[725].

Siempre tratando las obligaciones, en los dos casos, los Estados no deben obstaculizar el paso tanto en tránsito como el inocente o de suspenderlos, de indicar de forma conveniente cualquier peligro que pueda amenazar la navegación por el estrecho o su sobrevuelo[726]. Como se puede notar, no se consigue detectar ninguna diferencia.

Ahora veamos cuál es la situación al nivel de los derechos, y que se lean a través de las obligaciones de los Estados cuyos buques, que navegan tanto por el estrecho en cuestión o por el mar territorial, enarbolan su pabellón. En el caso del paso inocente estos Estados, deben velar a que se respete las leyes y reglamentos establecidos por los Estados del mar territorial[727]. Aquellos Estados deben velar, en el caso de que estos buques sean de propulsión nuclear o buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas, tengan a bordo los documentos y respeten las medidas especiales de precaución tal como está establecido en los acuerdos internacionales[728].

En lo tocante al paso en tránsito, los Estados del pabellón, deben velar a que los buques que enarbolen su pabellón, respeten las normas del paso en cuestión, y cumplan con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la seguridad en el mar, la prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques[729]. Que respeten las vías marítimas y dispositivos de separación de tráfico establecidos por los Estados ribereños del estrecho[730]. Para las

---

[724] Véase el párrafo 3 del artículo 22 del CNUDM.
[725] Véase el párrafo 4 del artículo 41 del CNUDM.
[726] Véase el artículo 44 del CNUDM.
[727] Véase el artículo 21, párrafo 4 del CNUDM.
[728] Véase el artículo 23 del CNUDM.
[729] Véase el artículo 39, párrafo 1 del CNUDM.
[730] Véase el artículo 41 del CNUDM.

aeronaves, los Estados en los que están matriculadas, deben velar a que aquellas aeronaves respeten el reglamento del aire establecido por la organización de Aviación Civil Internacional[731]. En cuanto a las actividades de investigación y levantamientos hidrográficos, no pueden realizarse sin una autorización prevea de los Estados ribereños[732].

Como el CNUDM dedica la parte XII a la protección y la prevención del medio marino, sería útil, para el fin de este trabajo, abordarlo intentando destacar cual es el margen que ofrece el convenio en cuestión a los Estados ribereños de los estrechos de navegación internacional para la protección de su medio ambiente marino.

2.1.3.3. La protección del medio ambiente marino en el CNUDM.

Esta biblia del Derecho del Mar, consagra su parte XII con sus 45 artículos[733] a la protección del medio marino. Estipula en su artículo 192, que los Estados tienen la obligación de proteger su medio ambiente marino. Se puede deducir que empezamos bien, ya que lo considera como obligación, además podemos añadir que se debe considerar como derecho soberano. Pero habrá que analizar toda la parte para ver si en el caso de los estrechos de navegación internacional, los Estados son igual de soberanos y tienen las manos sueltas para cumplir con esta obligación. Solo resaltamos los artículos que nos parecen relevantes para nuestro estudio.

En su artículo 194, párrafo 1, se establece que los Estados, sin hacer referencia ninguna a este nivel al espacio del mar concernido, si se trata de la zona económica exclusiva o el mar territorial y si éste, está sujeto al paso inocente o en tránsito, tomarán las medidas individuales o conjuntamente, las medidas compatibles con la convención en cuestión que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino precedente de cualquier fuente[734]. Resaltamos también el artículo 197 que trata la cooperación al nivel mundial o regional para la formulación y elaboración de

[731] Véase el artículo 39, párrafo 3 del CNUDM.
[732] Véase el artículo 40 del CNUDM.
[733] Se trata de los artículos 192 al 237 del CNUDM.
[734] Vid el artículo 194, párrafo 3 del CNUDM.

reglas y estándares, y como en el caso del artículo 194, se exige la compatibilidad con el CNUDM.

En su sección 5, sobre reglas internacionales y legislación nacional para prevenir reducir y controlar la contaminación del medio marino, el CNUDM aborda las contaminaciones resultantes de distintas fuentes, es el caso de la originaria por fuentes terrestres[735], resultantes de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional[736], de actividades en la zona[737] y por vertimiento[738]. Así mismo, en el artículo 211 sobre la contaminación causada por los buques, en su párrafo 1, se estipula que los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, establecerán reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques. Siempre en el mismo artículo pero en su párrafo 4, leemos que los Estados ribereños podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente, desde luego sin obstaculizarlo.

Para llevar a cabo las disposiciones que vienen en la sección 5, el CNUDM dedica la sección 6 de la parte XII, a la ejecución respecto a cada fuente de contaminación[739], así como la ejecución por los Estados de pabellón, de puertos y ribereños[740].

A lo largo de los artículos establecidos en esta parte dedicada a la protección del medio ambiente marino, teníamos que llegar hasta la sección 7 de las garantías, para encontrar un artículo que menciona los estrechos de navegación internacional. Se trata del artículo 233 intitulado las garantías respecto de los estrechos utilizados para la navegación internacional. Tal como se puede esperar, se mete en hincapié que el régimen de estos estrechos no queda afectado por ninguna de las disposiciones que las

[735] Vid el artículo 207 del CNUDM.
[736] Véase el artículo 208 del CNUDM.
[737] Véase el artículo 209 del CNUDM.
[738] Véase el artículo 210 del CNUDM.
[739] Vid los artículos 212-216 del CNUDM.
[740] Se trata de los artículos 217, 218 y 220 del CNUDM.

secciones que hemos aludido anteriormente[741]. Sin embargo, si los buques que no forman parte de la inmunidad soberana[742] y cometen infracciones al nivel de seguridad marítima tal como viene en el apartado a) del párrafo 1, o b) del mismo párrafo del artículo 42 que causen o puedan causar daños graves al medio ambiente marino de un estrecho, los Estados ribereños pueden tomar las medidas apropiadas de ejecución pero respetando, mutatis mutandis, las disposiciones de esta sección.

Lo que podemos enfatizar al nivel de la parte XII sobre la protección del medio marino, que primero se exige en toda actuación con el fin de proceder a la protección del medio marino, el respeto de la compatibilidad con el CNUDM. Que los Estados dictarán leyes y reglamentos con el propósito de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio. Notificando que las dichas leyes y reglamentos tendrán por lo MENOS el mismo efecto que las reglas y estándares existentes y regidas por el ordenamiento mundial. No es difícil de entender que estos Estados están en derecho de dictar un marco jurídico más protector para el medio marino y por lo tanto se protegería los espacios marítimos por los que naveguen. Por lo tanto, permitiría acentuar la prevención, reducción y el control de la contaminación marina a lo largo de su navegación[743]. También es muy importante de indicar que los Estados ribereños pueden dictar su marco jurídico nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación marina, causada por buques extranjeros, en su mar territorial en el marco del ejercicio de su soberanía. Aquí desde luego, se trata del paso inocente y que no se debe obstaculizar por las leyes y reglamentos establecidas por el Estado ribereño.

Segundo, que a la hora de abordar los estrechos de navegación internacional, no se hace referencia al mar territorial de los Estados ribereños ni al ejercicio de su soberanía para dictar leyes y reglamentos con el fin de prevenir, reducir y controlar la

---

[741] Se trata de la sección 5,6 y 7 de la parte XII del CNUDM.

[742] Véase el artículo 236 del CNUDM.

[743] Es lo que se puede leer en el segundo párrafo del artículo 211 del CNUDM […]Los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.[…]

contaminación causada por los buques extranjeros a la hora de ejercer el paso en tránsito.

No cabe la menor duda en mi humilde opinión que los Estados ribereños de estrechos de navegación internacional, no disponen de su plena soberanía para proteger su mar territorial tal como es el caso de los Estados ribereños o litorales. Incluso la prevención, reducción y control de contaminación marina causada por buques queda en manos de los Estados que los buques enarbolan su pabellón o están matriculados en su territorio. O para expresarlo de otra manera, queda en manos de los Estados usuarios de los Estrechos de navegación internacional.

Asimismo los Estados ribereños de estrechos de navegación internacional tienen una soberanía limitada o controlada sobre su propio mar territorial.

Nos queda, al final de este primer subcapítulo, por analizar lo que aporta el CNUDM sobre el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, para ver si sería posible para los Estados ribereños, mediante esta institución, ejercer una soberanía completa sobre su mar territorial protegiendo su medio marino contra la contaminación causada por los buques, así como su prevención y su reducción.

2.1.3.4. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la protección del medio ambiente marino.

Sinceramente, ante la realidad deducida en el anterior epígrafe, que refleja una frustración e incapacidad de poder proteger el medio ambiente marino de su propio mar territorial, por coincidir en parte o total con las aguas de un estrecho de navegación internacional, el TIDM, queda como el último recurso para ver si sería posible solventar el tema en el caso de que los Estados ribereños decidan apelar para proteger su mar territorial y elaborar leyes y reglamentos que ven suficientemente protectoras para su medio marino sin desde luego obstaculizar el paso en tránsito.

Recordemos que el Tribunal Internacional de justicia, fue el primero en emitir su sentencia relacionada con la protección del medio ambiente marino. Evidentemente se

trata del caso de Corfú[744], era el primero de su índole y que marcó la historia del Derecho Internacional del Medio Ambiente. En 1993, la corte creó la Sala de asuntos relacionados con el medio ambiente.

Consultamos el anexo VI del CNUDM, sobre el estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del mar, así como su reglamento[745] para intentar encontrar respuesta a nuestra pregunta. El artículo 21 de este estatuto, delimita la competencia del TIDM que se extiende a todas las controversias y demandas que le sean sometidas de conformidad con el CNUDM así como todas las cuestiones expresamente previstas en cualquier otro acuerdo que confiera competencia al TIDM.

Al consultar el reglamente del dicho tribunal, precisamente su artículo 138, se puede destacar que el TIDM puede emitir una opinión consultativa sobre una cuestión jurídica siempre y cuando que un acuerdo internacional concerniente a los objetivos del CNUDM establezca expresamente que una semejante opinión será presentada al tribunal.

Evidentemente CNUDM estableció[746] medios y opciones para solventar las controversias relativas a su interpretación o aplicación. Los Estados pueden elegir libremente, mediante una declaración escrita, a la hora de firmar o ratificar el convenio en cuestión, el TIDM, la Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral[747] o un tribunal arbitral especial[748].

El TIDM fue creado por el CNUDM[749], dispone de Sala de Controversias de los Fondos Marinos cuya competencia es tratar las controversias entre: Estados Partes relacionadas a la interpretación o aplicación de la parte XI y de los anexos que ellas se refieren; entre Estado Parte y la Autoridad; entre partes contratantes, cuando estas sean

[744] Se trata del fallo del 9 de abril de 1949.
[745] Se trata de su reglamento tal como está enmendado del 17 de marzo de 2009.
[746] Artículo 287 del CNUDM.
[747] Véase el anexo VII. Arbitraje del CNUDM.
[748] Véase el anexo VIII. Arbitraje Especia del CNUDM.
[749] Véase su estatuto en el anexo VI del CNUDM.

Estados partes, la Autoridad o la Empresa, las empresas estatales y las personas naturales o jurídicas[750].

En lo tocante al tribunal arbitral, cualquier parte en una controversia puede someterla al procedimiento de arbitraje que está fijado por el propio tribunal arbitral. El laudo emitido es definitivo e inapelable, excepto si las parte hayan convenido previamente en un procedimiento de apelación. El laudo debe ser cumplido por las partes en la controversia.

En cuanto al tribunal arbitral especial, puede ser incoado por toda parte en una controversia sobre la interpretación de los artículos del CNUDM relativos a la pesquería; protección y prevención del medio marino; investigación científica marina y navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento. Se ha construido una Sala especial para cada una de estas controversias[751].

Como podemos constatar, al repasar los medios establecidos por el CNUDM para solventar las controversias, nos encontramos ante dos posibles opciones para alcanzar nuestro objetivo, que es reforzar la protección del medio ambiente marino del Estrecho de Gibraltar mediante normas aceptables en el Derecho Internacional. O solicitar el Tribunal especial de la controversia de protección y prevención del medio marino, la contaminación causada por buques y por vertimientos. Para que las Partes soliciten una interpretación menos ambigua y la aplicación del artículo 42, párrafo b) al mencionado tribunal.

La otra vía, seria celebrar un convenio internacional que establezca normas más protectoras al medio ambiente marino del Estrecho de Gibraltar o de los Estrechos de Navegación Internacional de forma global y prever una disposición que dicte la solicitud de una opinión del TIDM en lo que concierne las normas establecidas por el convenio internacional concluido por las partes interesadas que convenientemente deberían implicar a los Estados ribereños, los Estados usuarios del Estrecho de

[750] Para más detalles se puede consultar el artículo 187 del CNUDM.
[751] También el Tribunal puede establecer salas ad hoc para atender una controversia determinada.

navegación internacional así como otros actores que serían tratados en los siguientes subcapítulos.

2.2. DES PILIERS FONDAMENTAUX POUR UN CADRE JURIDIQUE PLUS PROTECTEUR À L'ENVIRONNEMENT MARIN DU DÉTROIT DE GIBRALTAR.

Comme nous avons pu le constater tout au long du sous chapitre précédant, il y a une absence totale, dans l'ordre juridique mondial, d'un cadre juridique offrant une protection à l'environnement marin faite à mesure des détroits de navigation internationale. Toutes les conventions internationales que nous avons pu étudier et qui traitent la protection de l'environnement marin, ne contiennent aucune disposition qui fait référence à la particularité des détroits de navigations internationales et dont les eaux forment en partie ou entièrement les eaux territoriales des Etats riverains.

Néanmoins la Convention des Nations Unis sur le Droit de la Mer[752], reste la seule convention internationale qui a abordé la protection de l'environnement marin de ces détroits dans ses articles[753] réservés au passage en transit.

Evidemment, il n'y a aucun doute sur le fait que si la CNUDM a abordé la protection de l'environnement marin, dans le cadre de son article 42 et dans lequel elle régit l'élaboration des lois et règlements des États riverains concernant le passage en transit, c'était pour restreindre la marge de la liberté que pourrait permettre à ces mêmes États, tout en exerçant leur droit souverain, pour défendre la protection de l'environnement marin de leurs mers territoriales, qui forment partiellement ou totalement les eaux des Détroits de Navigation Internationale.

Si nous lisons attentivement l'attitude des États riverains qui ont été touchés par l'application du nouveau régime lors des sessions qui ont été célébrées, nous soulevons leurs préoccupations pour l'impact négatif de la libre navigation et survol, sur l'environnement marin des Détroits de Navigation Internationale.

---

[752] À partir de là nous utiliserons CNUDM.
[753] Il s'agit de la partie III, articles 34-44.

Dans le même contexte, nul n'a besoin de mettre en relief l'influence des grandes puissances, qui naturellement ne défendaient rien que leurs propres intérêts, pour imposer le nouveau régime aux Détroits de Navigation Internationale. Face à cette situation et vers la fin de ce travail, nous supposons qu'il y a des acteurs qui peuvent jouer un rôle primordial pour parvenir à l'établissement d'un cadre juridique plus protecteur à l'environnement marin du Détroit de Gibraltar. Néanmoins cela doit être sous l'auspice du droit international. En l'occurrence il s'agit d'un côté de l'Union Européenne et du Royaume Uni et d'un autre côté, des États utilisateurs dudit détroit et dont la participation pourrait être un décodeur pour tout blocage face à un cadre juridique international.

Mais aussi, il y a un autre acteur apolitique, qui peut être considéré comme l'unique voix de l'environnement qui ne cherche aucun intérêt autre que celui de la protection et la préservation de l'environnement afin de sauver la planète d'un désastre écologique.

2.2.1. L'Union Européenne.

Ce n'est nullement une redondance si encore une fois nous rappelons que l'UE est l'unique Organisation Internationale d'Intégration qui a signé et ratifié la CNUDM. Mais évidemment cela serait légitime de penser pourquoi l'UE pourrait être considérée comme un pilier fondamental pour l'établissement de normes internationales plus protectrices à l'environnement marin du Détroit de Gibraltar.

Nous rappelons que la rive Nord du Détroit de Gibraltar représente la frontière Sud de l'UE. De la sorte, la moitié des eaux de ce détroit est union-européenne. Encore, nous pouvons confirmer que le Détroit de Gibraltar est intimement lié ou très ancré dans l'Union Européenne vu qu'il est flanqué par des Etats riverains liés à l'UE, bien qu'ils le soient d'une façon qui est complètement distincte l'une de l'autre. Il y a d'abord un pays membre depuis 1986 qui est l'Espagne et du côté sud, il y a le Maroc[754] le seul

[754] Le prochain pays maghrébin qui pourrait accéder à ce statut c'est la Tunisie.

pays qui jouit d'un rapport privilégié au sein de l'UE. Il s'agit du Statut Avancé qui lui a été accordé dans le cadre de sa politique européenne de voisinage (PEV) le 13 octobre de 2008. Il y a aussi au Nord la présence du Royaume-Uni via le Rocher de Gibraltar, dont le statut au sein de l'UE reste spécial et unique. Effectivement, le Royaume-Uni avait bien négocié son adhésion à la CCE en 1973, en incluant la clause de l'exclusion de Gibraltar de la politique commune : douanière, commerciale, agricole, pêche comme il est exclu de l'application de l'IVA[755]. Sauf si le RU décide de renoncer à son acquit, Gibraltar ne verra jamais son statut au sein de l'UE changé. La condition de L'UNANIMITE exigée du Conseil pour statuer sur une éventuelle proposition de changement émanant de la Commission, est une autre façon de confirmer formellement que le Royaume-Uni a décidé de poser de telle condition et c'est au Royaume-Uni de l'abdiquer. « Clause impossible de réaliser ».

Mais le 23 juin de 2016, impose sans doute le changement au niveau du Rocher de Gibraltar, vu que le résultat de BREXIT[756] a été favorable à la sortie du RU de l'UE. Ainsi, devant Gibraltar 2 ans pour se retrouver officiellement à l'extérieur de l'UE. Pour le moment le devenir de son sort dépend de la détermination du genre de relation que pourrait garder le RU avec l'EU.

Á côté de sa politique visant la protection de l'environnement marin[757], l'UE pourrait jouer un rôle catalyseur pour parvenir à un accord international visant une meilleure protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar.

Nous pouvons constater nettement, que l'UE ne prête pas le même intérêt à la mer Méditerranéenne comme dans le cas de la mer Baltique et la mer du Nord et le

---

[755] Le traité de Bruxelles qui a été signé le 22 janvier 1972 stipule le suivant dans son article 28 «Les actes des institutions de la Communauté visant les produits de l´annexe II du traité CEE et les produits soumise à l´importation dans la Communauté à une réglementation spécifique comme conséquence de la mise en œuvre de la politique agricole commune, ainsi que les actes en matière d´harmonisation des législations des Etats membres relatives aux taxes sur le chiffre d´affaires ne sont pas applicables à Gibraltar, à moins que le Conseil statuant à l´unanimité sur proposition de la Commission n´en dispose autrement. »

[756] Le "Brexit" est une abréviation de "British Exit", évoquant l'hypothèse d'une sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Ce référendum sur l'appartenance du RU à l'UE a été promis par Mr David Cameron lors de sa compagne électorale pour un deuxième mandat de premier ministre du RU le 23 janvier 2013.

[757] Voir le premier chapitre de la deuxième partie où la politique européenne de la protection de l'environnement marin a été traitée au niveau du premier sous chapitre.

canal de la Manche qui sont déclarées zones européennes de contrôle d'émission du SOx (SECA), au titre de la convention MARPOL, annexe VI, respectivement en vigueur le 19 mai 2006 et le 21 novembre 2007. L'UE avait joué un rôle primordial et responsable pour que l'OMI parvienne à déclarer les mers susmentionnées zone SECA[758]. Jusqu'à maintenant il n'y a toujours pas d'indice de son application dans les années à venir en ce qui concerne le cas de la mer Méditerranéenne[759]. Pratiquement d'après l'étude présentée dans le rapport, 2014 devait être l'année de l'entrée en vigueur de la Méditerranée comme zone SECA. Mais jusqu'à ce moment de la rédaction de cet article il n'y a aucune nouvelle ou information qui divulgue l'état de ce projet.

Rappelons que depuis le premier janvier de 2010, et conformément à la directive 2005/33/CE[760], qui a amendé la Directive 1999/32/CE[761], les États membres, sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que les navires[762] n'utilisent pas de combustibles marins, dont la contenance en soufre est supérieure à 0,1%[763] en masse tant qu'ils sont à quai dans un port de l'Union Européenne. Avec cette Directive, il serait réglementaire de penser que nous nous trouvons devant une plateforme juridique qui pourrait s'étendre au-delà de la zone de son application en incluant toutes les eaux européennes, à savoir la mer territoriale et la zone économique exclusive. En conséquence, une grande partie des eaux méditerranéennes en bénéficiera, dans l'attente de voir l'application de la zone SECA soit étendue au reste de son espace ainsi que le Détroit de Gibraltar.

---

[758] Sulphur Emission Control Area :il s'agit de zone maritime soumise aux contrôles d'émission du (SOx, NOx, ODS, VOC) contenu dans les carburants et dont la valeur ne doit pas dépasser 0.1% .

[759] Voir « Désignation de la mer Méditerranée comme Zone de contrôle des émissions de SOx (SECA) en vertu de l'Annexe VI de la Convention MARPOL » le rapport élaboré dans le cadre du Projet de Coopération EUROMED sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires SAFEMED (MED 2005/109-573) financé par la Commission Européenne dans le cadre d'un contrat OMI/CE.

[760] La Directive 2005/33/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juillet 2005, JOUE L 191/59 du 22.7.2005.

[761] La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (5) fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gasoil à usage maritime utilisés dans la Communauté.

[762] Il s'agit des bateaux de navigation intérieure, et les navires à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

[763] De la sorte l'Union Européenne s'est normalement alignée sur les normes de l'OMI concernant la teneur en soufre des fiouls et aux méthodes de mise en conformité

S'il existe une Directive européenne qui vise les conditions minimales exigées pour les navires à destination ou en sortant des ports maritimes de la Communauté et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes[764], c'est grâce à l'expérience et l'initiative Franco-britanniques qui avait fait recours au pilotage hauturier pour franchir le détroit de Dover/ Pas-de-Calais, qui permet d'aider les capitaines de navires les plus importants afin d'éviter des accidents et par la suite sauver l'environnement marin d'une contamination sûre. Aussi faudrait-il souligner l'importance des comptes rendus dans l'appréciation des risques, ce qui permet de prêter une attention particulière aux navires potentiellement dangereux et de connaître les incidents de navigation. Dans ce contexte ce sont les britanniques et les français qui avaient instauré le système volontaire MAREP du compte rendu[765] donnant par la suite naissance à la proposition de la directive visant un EUROREP[766] couvrant les zones maritimes communautaires dont l'objectif est de prévoir la création d'un système d' information et de compte rendu des navires. Ce système doit permettre aux États côtiers d'être informés en temps réel sur l'identité des navires, leur position, leur route, leur cargaison et la distribution de cette dernière, notamment en ce qui concerne les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

Il faudrait bien projeter la lumière encore une fois, sur la responsabilité et la compétence des États concernant la protection de l'environnement marin de leurs Détroits de navigation internationale (il faudrait préciser que nous parlons d'un environnement marin dans la mer territoriale) reste dépendante de l'arsenal juridique dans la matière, existant dans le droit international. Un arsenal juridique qui, jusqu'à présent, ne prouverait aucune inquiétude ni importance particulière aux détroits régis par l'article 37 et 38 de la convention de Montego Bay. A ce niveau-là, le rôle de l'UE serait vital pour superviser une révolution dans le Droit International de

---

[764] La DIRECTIVE 93/75/CEE DU CONSEIL du 13 septembre 1993.

[765] STEINMYLLER, E., N*avigation dans les détroits internationaux et protection de l'environnement*, Pulim 1999. Page 95.

[766] La proposition de directive du Conseil relative à l'établissement d'un système européen de notification des navires dans les zones maritimes des États membres de la Communauté (94/ C 295/06) 18 janvier 1994.

l'Environnement Marin pour lesdits détroits qui ne peut avoir lieu sans l'initiative des États membres de l'UE et des États tiers concernés directement par l'état environnemental de leurs détroits. Si les Directives dans la matière pourraient imposer aux navires battant le pavillon des États membres, certaines mesures protectrices de l'environnement marin aussi bien à l'intérieur des zones maritimes communautaires qu'à l'extérieur. Ainsi l'application devrait-elle être uniforme dans le temps et dans l'espace. Ce qui permettrait l'élargissement des zones marines bénéficiaires des mesures communautaires de protection de l'environnement marin.

Il serait intéressant de signaler que l'UE consacre une grande importance à l'environnement dans sa politique communautaire extérieure. De ce fait, dans son dernier Traité de Lisbonne[767] et tout en poursuivant la Déclaration faite dans le Traité précédant d'Amsterdam, la protection de l'environnement fait partie des dispositions générales relatives à l'action extérieure de l'Union[768]. Ainsi l'Union Européenne définit-elle et mène-t-elle des dispositions communes et des actions et œuvre pour assurer un haut degré de coopération dans tous les domaines des relations internationales, afin de contribuer à l'élaboration de mesures internationales pour préserver et améliorer la qualité de l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles mondiales et d'assurer un développement durable. Il est évident que l'Union Européenne cherche à s'engager comme LEADERSHIP en matière de la protection de l'environnement et tient à devenir un ACTEUR actif et principal au-delà de sa frontière. Et pourquoi pas une dynamo qui déclenche des mesures draconiennes pour sauver l'environnement de la planète.

---

[767] Traité de Lisbonne a été signé le 13 décembre 2007 et il est entré en vigueur le 1 décembre 2009.

[768] Dans son article 10 A du chapitre 1 nous pouvons lire dans le paragraphe 2 que l'Union définit et mène des politiques communes et des actions et œuvre pour assurer un haut degré de coopération dans le cadre des Nations Unies […] f) de contribuer à l'élaboration de mesures internationales pour préserver et améliorer la qualité de l'environnement et la gestion durable des ressources naturels mondiales afin d'assurer un développement durable ; […]

D'ailleurs, c'est très utile pour notre cas de faire appel à l'intérêt qui a surgit au sein de l'Union Européenne pour le cas de l'Arctique[769]. Certainement, l'environnement marin au pôle Nord est fragile et requiert une attention spéciale, mais c'est évident que ce n'est pas l'unique et principale raison qui a porté l'UE à vouloir l'inclure dans ses préoccupations. Pourtant il n'y existe que trois de ses États membres à savoir la Finlande, la Suède et le Danemark.

Dans ce contexte l'Agence Européenne de l'Environnement AEE, a élaboré deux rapports sur cette zone : le premier en 1997 intitulé l'état de l'environnement européen de l'Arctique et le second en 2004, sous le titre de L'environnement de l'Arctique : perspective européenne. Pourquoi l'Europe devrait s'inquiéter ?

Le Parlement avait proposé en 2005 à la Commission, l'élaboration d'une Charte pour la gouvernance de l'Arctique. Cette Charte a été formalisée moyennant la résolution de 2008[770] , afin de pouvoir développer de nouvelles initiatives stratégique en coopérant avec d'autres participants. Aussi, signalons-nous la suggestion[771] du Parlement à la fin de ladite résolution, pour que la Commission soit prête à œuvrer en faveur de l'ouverture de négociations internationales visant à parvenir à l'adoption d'un traité pour la protection de l'Arctique.

Si nous prenons en considération ces constatations, l'UE pourrait jouer un rôle primordial dans l'organisation d'une conférence à haut niveau, pour traiter le problème de l'environnement marin, tout en programmant d'aborder le cas du Détroit de Gibraltar. Une telle initiative, en plus de son impact sur la communauté internationale, elle pourrait être le berceau d'une rencontre internationale qui traiterait la problématique de l'environnement marin du détroit susmentionné particulièrement et les détroits de navigation internationale en général.

---

[769] CINELLI, C., "Les ambitions politiques de l'Union Européenne face à l'émergence environnementale dans l'Océan Arctique", en.; GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp.345-361.

[770] Vid. La résolution du Parlement européen du 9 octobre 2008 sur la gouvernance de l'Arctique.

[771] Le point 15, de la résolution.

2.2.2. Le Royaume Uni

Le Royaume Uni, la grande force navale qui n'a été détrônée par les États-Unis d'Amérique qu'après la deuxième guerre mondiale, est doublement lié au Détroit de navigation internationale, d'abord comme État riverain du Détroit de Dover et ensuite comme État utilisateur du Détroit de Gibraltar et de surcroît, le rocher de Gibraltar est sa colonie.

Rappelons que le RU, à côté des États-Unis et de l'URSS, était le parrain du changement du régime juridique de ce détroit. Et c'est sa proposition qui tendait vers le régime actuel de passage en transit. Son représentant avait confirmé que la proposition de son pays, procurait d'atteindre un équilibre entre les intérêts des pays riverains des détroits de navigation internationale comme la sécurité et la protection de l'environnement, et les intérêts des autres États concernant la liberté de communiquer entre ces détroits[772].

La Grande-Bretagne, non seulement, joue un rôle important dans la gestion de la politique de sa colonie, qui ne peut faire partie d'une convention internationale sans que d'abord il le soit le RU et par la suite il peut permettre son extension à ses territoires d'ultra mers ou uniquement à certains d'entre eux en fonction des valeurs que pourraient leur ajouter, sinon, qu'elle est responsable de la protection de son environnement marin qui fait partie du Détroits de Gibraltar devant le droit international. Peu importe si l'espace maritime de sa colonie y occupe une surface très réduite, du moment que la contamination de l'environnement reste infreinable et peut s'entendre à des kilomètres et traverser plusieurs pays[773], et ni les pays riverains ni la méditerranée peut rester à l'abri d'une catastrophe écologique.

Cependant, la Grande Bretagne fait partie à la fois de la solution et du problème de l'environnement marin du détroit, sujet de notre travail de recherche.

---

[772] NADAN, S.N, ANDERSON, D.H, "Straits used for international navigation: a commentary on part III of the United Nations convention on The Sea1982", *British Yearbook of International Law,* 1989 pp.160-204.

[773] Par exemple le cas de Tchernobyl qui eu lieu en 1986.

Elle représente une partie de la solution, comme étant une puissance mondiale qui maitrise bien le jeu d'échec, faisant déplacer les pions au bon moment pour faire pencher la balance en sa faveur. Elle peut également imposer le rythme de son jeu à ses adversaires. Ceci est dit, elle pourrait mener des discussions avec ses alliés dont le poids sur la scène internationale est à prendre en considération, comme elle pourrait également faire preuve de son influence sur les États qui lui manifestent leur allégeance, pour les mettre sur les rails des éventuelles négociations.

Alors comment se trouve-t-il qu'elle fait partie du problème ? Pour avoir une idée plus précise, elle dispose des sous-marins nucléaires qui viennent fréquemment accoster au port de Gibraltar. Et tout risque de contamination du milieu marin reste présent tout au long de leur accostage. Alors que la population des États riverains n'a pas encore effacé de leur mémoire l'histoire du sous-marin nucléaire HSM Tireless, le 20 juillet de 2016, le sous-marin HSM Ambush est entré en collision avec un navire marchand[774], alors qu'il menait des exercices d'entrainement submergé dans la partie orientale du détroit. Selon le porte-parole du ministère de la défense britannique, le sous-marin a subi des dommages externes, sans qu'il ait un dommage à sa centrale nucléaire. De même, pour les membres de l'équipage du navire, ils sont sortis indemnes de l'accident[775]. Par la suite le sous-marin c'est dirigé au port de Gibraltar pour des contrôles supplémentaires.

Depuis le 23 juillet du 2016, Verdamar Ecologistas en Accion, a commencé le contrôle du taux de radioactivité dans la baie d'Algesiras pour détecter toute éventuelle fuite résultante de l'accident[776].

---

[774] Curieusement lors de sa présentation à la Royal Navy en 2013, l'Amiral Sir Mark Stanhope, avait déclaré qu'il faisait partie d'une génération de navires qui se distinguent par leur fine pointe de la technologie militaire et l'avenir des sous-marins pour les années à venir. Pourtant 3 ans plus tard, ses détecteurs n'ont pas pu remarquer la présence du navire marchand.

[775] Lire l'article publié et consulté le 22 juillet de 2016. www.dailymail.co.uk/news/article-3703038/Commander-Britain-s-newest-submarine-faces-court-martial-crash.html

[776] Selon l'article publié et consulté le 23 juillet de 2016 sur : www.europapress.es/andalucia/cadiz-00351/noticia-ecologistas-inician-mediciones-radioactividad-submarino-accidentado-gibraltar-20160723125247.html

Encore une fois, l'environnement marin du Détroit de Gibraltar s'est sauvé de justice d'une catastrophe écologique. Ce qui prouve que les préoccupations des écologistes, concernant et la dégradation de son environnement et l'avenir de celui-là, ne représentent pas des hallucinations pathologiques des écologistes, sinon, une réalité et fatalité qu'il faudrait admettre et aussi assumer.

Comme il serait facile de déduire, la Grande Bretagne serait le seul acteur qui est en mesure de mettre sur la table, les solutions pertinentes pour ses sous-marins nucléaires dont la présence dans le Détroit de Gibraltar continue de représenter un immense danger, aussi bien pour l'environnement que pour la population des deux rives qui reçoivent le premier impact de toute catastrophe nucléaire avant qu'il n'aille en extension autant que l'ampleur de la radiation le permette.

Cependant, si nous apercevons la Grande-Bretagne sous un autre angle, qui est celui d'un État riverain d'un détroit de navigation internationale et qui est également classé parmi les plus importants pour le commerce international, il s'agit ici naturellement du Détroit de Dover, nous nous trouvons face à un État riverain qui a été en mesure de présenter des solutions et d'adopter des dispositifs qui ont permis de faire de la traversée de Dover plus sure et évitant de la sorte, des éventuelles sinistres qui pourraient aboutir à des catastrophes écologiques aussi bien au niveau du détroit qu'à la mer du Nord et arrivant au-delà.

Evidemment, il n'y aurait aucun moyen de comparer les deux détroits, le seul caractère qu'ils possèdent en commun; c'est leur régime juridique qui les classe parmi les détroits régis par les articles 37 et 38 de la CNUDM. Mais il y a un autre caractère commun qui s'est vu ajouté depuis le 23 juin après le résultat de BREXIT. Une fois la sortie du Royaume Uni de l'Union Européenne serait officielle dans les deux ans qui devraient suivre le dépôt de la demande par le gouvernement et son approbation serait proférée, les eaux de Dover ne seraient plus des eaux communautaires, sinon, semi-communautaire et qui correspondent à la rive sud. Telle est la situation actuelle de notre détroit. Mais l'avantage de Dover, c'est l'absence de toute controverse territoriale et aussi de toute situation d'acharnement entre les États riverains, qui pourrait s'opposer à la réflexion ensemble sur les moyens qui pourraient aboutir à minimiser, voire éviter les

risques des collisions lors de la traversée et par la suite réduire les facteurs de la contamination de son environnement marin.

Il est toujours indispensable de rappeler l'expérience des deux États riverains de faire recours au pilotage hauturier pour traverser le canal de la Manche et son impact sur la réduction des risques inhérents à la traversée. Ce qui a réduit les accidents et par la suite a contribué à la protection et la conservation de l'environnement marin dans la région.

Donc la Grande-Bretagne, pourrait bien apporter son expérience mutatis mutandis à la zone qui est sujet de ce travail de recherche et la proposer aux États riverains, attendu qu'elle est concernée et impliquée dans la région par ricochet.

2.2.3. Les États utilisateurs du Détroit de Gibraltar.

Evidemment l'expression des États utilisateurs reste vaste et il faudrait bien limiter ce que nous essayons de cibler et aussi pour éviter d'emprunter le même terme que la convention de Montego Bay.

Tout d'abord, une fois nous faisons appel aux États utilisateurs, nous devons penser à la dichotomie entre le navire d'État incluant les navires de guerre ou tout navire utilisé à des fins non commerciales et qui entre dans le cadre de l'immunité souveraine telle a été définie dans l'article 236, et le navire d'État qui ne fait pas partie de cette catégorie.

Il faudrait reconnaitre que pour le premier cas, il s'agit d'une catégorie dont les activités sont difficiles à contrôler, quels que soient leurs impacts sur l'environnement marin, d'autant plus elle n'est concernée par aucune convention internationale sur la protection de l'environnement marin traitée dans la première partie de ce travail de

recherche ni même par les dispositions de la partie XII de la CNUDM sur la protection et la préservation de milieu marin[777].

Ainsi les sous-marins nucléaires, appartenant aux six puissances nucléaires, à savoir la France, la Russie, la Grande-Bretagne, la Chine, les États-Unis d'Amérique et aussi l'Inde, continuent-ils à sillonner en submersion par le Détroit de Gibraltar avec tout le risque qu'ils représentent pour l'environnement marin, sans pour autant penser à traiter la problématique.

En ce qui concerne l'autre catégorie, qui est celle d'État mais ne faisant pas partie de la catégorie traitée antérieurement, nous nous limitons à ces navires qui représentent une menace continue au milieu marin. Nous parlons des pétroliers, des vraquiers et les navires transportant les substances toxiques et dangereuses.

Cependant, la tâche reste encore complexe vu que si nous consultons les données qui concernent la possession des navires par les États, nous constatons que ces derniers peuvent avoir à la fois des navires qui portent leurs propres pavillons et d'autres qui portent les pavillons des autres États. Autrement dit, il y a des navires qui sont d'une nationalité et qui portent le pavillon de l'État où il est immatriculé. Si au niveau en poids en lourd (tpl), la Grèce est classée la première suivie par le Japon, la chine et l'Allemagne, au niveau de l'immatriculation des navires c'est le Panama qui occupe la liste mondiale suivi par Liberia, les Îles Marshall et par Hong Kong.

Le problème, c'est que nous n'essayons pas de déterminer la responsabilité civile des navires, car celle-là est bien déterminée par la CNUDM qui l'attribue à l'État de pavillons. Si non, nous essayons de déterminer les États utilisateurs de ce détroit de navigation internationale qui sont indispensables pour une éventuelle convention

[777] Cet article stipule le suivant : Les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque Etat prend les mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention.

internationale, et de discuter les problèmes de l'environnement marin du détroit de Gibraltar.

Ainsi un navire peut-il impliquer deux États. Si les États et même les armateurs optent pour l'immatriculation de leurs navires dans certains pays, c'est pour des raisons bénéficiant les deux parties, chacune selon les avantages recherchés. Pour les États d'immatriculation, avec l'accroissement de sa flotte, ils sont en mesure d'assurer une représentativité assez importante dans les instances internationales, tel est le cas de l'OMI, mais aussi au sein de la CNUCED, l'OIT, la FAO. L'influence politique qui résulte de ladite représentativité, est d'une grande importance dans le cas de l'OMI où une grande partie de la réglementation maritime internationale est décidée comme en ce qui concerne la sécurité maritime et la pollution marine.

En parallèle, le choix de l'autre partie du pays de l'immatriculation est suscité en plus par les avantages fiscaux, il est fortement attiré par la laxité des règlements et normes de contrôle, lois et inspection de travail sans omettre l'application des normes des conventions internationales sur la sécurité maritime.

Ceci est dit, les États utilisateurs de ce détroit, qu'ils soient comme propriétaires du navire ou bien l'ayant octroyé son pavillon, seraient directement concernés par toutes les discussions sur le renforcement des normes de protection de l'environnement marin dans le cadre du droit international.

2.2.4. ONGs locales.

Il n'est pas coutume lors des discussions entre les États, de traiter les sujets partagés sans quitter le cadre politique et aussi sans prévaloir leurs propres intérêts et particulièrement faire l'impasse sur leur différend. Par la suite, il se trouve qu'il leur serait pratiquement impossible de représenter la voix dont a besoin l'environnement. Dans ce cas, la présence ou l'implication des acteurs non étatiques est fondamentale.

Il s'agit des Organisations Non Gouvernementales qui militent pour la protection et la conservation de l'environnement marin dans le Détroit de Gibraltar. En

principe, il n'est pas du tout surprenant de voir des ONGs porter et défendre un agenda politique pour le compte de tel ou tel parti ou multinationale. Il existe même celles qui militent à l'encontre de l'environnement pour confirmer les prétentions de certaines multinationales qui essaient d'innocenter leurs activités polluantes, chose que nous pourrons voir dans le paragraphe suivant.

En conséquence, nous faisons appel à des ONGs apolitiques et qui représentent parfaitement et uniquement la voix de l'environnement.

Il serait légitime de se demander pourquoi les ONGs devraient-elles faire partie des piliers fondamentaux pour parvenir à façonner un cadre juridique qui présenterait une protection de l'environnement marin à la mesure du Détroit de Gibraltar.

D'abord concernant les membres de ces ONGs, c'est assez fréquent de se trouver devant une formation pluridisciplinaire. Cette richesse et diversité permettent de réaliser des études et des visions complètes pouvant cerner convenablement la problématique environnementale. Le travail de terrain, également leur permet de maitriser parfaitement la zone qui est l'objet d'étude, ce qui fait de leur contribution, au moment des travaux préparatifs précédant la conclusion des conventions internationales, une valeur ajoutée inestimable pour le contexte de ces conventions. En conséquence, l'environnement pourrait compter sur un allié efficace, responsable et loyal.

Á côté de ce qui a été dit, ces ONGs ont une autre mission, c'est que depuis la révolution du Droit International de l'Environnement, elles ont pu prouver avec mérite leur efficacité. Il s'agit de leurs rôles pré et post conclusion de toute convention visant la protection de l'environnement.

En ce qui concerne le rôle « pré », nous souhaitons mettre en relief leur capacité d'incarner la fonction d'un groupe de pression qui, à la fois essaie de faire entendre la voix de l'environnement et également de mettre les parties responsables aussi bien de la dégradation que la protection de l'environnement, devant leurs responsabilités.

Au niveau de leur rôle « post », il est évident qu'une fois la convention ratifiée est entrée en vigueur, son application ainsi que son respect restent à la merci des États

Parties qui n'hésiteraient pas à bafouer son contexte et contourner son objectif. Et là, les ONGs, sont qualifiées et assez habiles pour veiller à ce que les États parties de la convention respectent son application à la lettre sans la vider de son contexte et nécessairement signaler les faits aux organes prévus par les dispositions de la convention internationale escomptée.

Á la fin de ce paragraphe, nous réitérons que les ONGs impliquées dans la zone du Détroit de Gibraltar, ont bien fait preuve de leur dévouement et leur persévérance d'aller très loin afin de protéger et de préserver l'environnement marin de notre détroit. Et le bilan de leur travail confirme bien qu'elles resteraient un pilier indispensable et un acteur incontournable pour parvenir à une solution au problème de la dégradation de son environnement marin dans le cadre du droit international auprès des autres acteurs que nous avons traités et d'autres qui seront traités à travers le sous chapitre suivant.

2.3. INTÉRÊT ÉCONOMIQUE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

Lorsque nous abordons dans le Droit International, les relations internationales, nous ne pouvons pas séparer les décisions politiques et les intérêts économiques. Les deux sont complémentaires et il existe une relation symbiotique entre les deux.

Les sociétés multinationales ou corporations, sont assez souvent derrières les décisions prises par les dirigeants des grandes puissances. Il faudrait être sûr qu'au moment de la signature d'un traité avec les dirigeants des pays en voie de développement, l'objet du traité en question, ainsi que les dispositions n'auraient pas été seulement examinés à la loupe par les entreprises bénéficiaires sinon, rédigés convenablement pour converger vers leurs intérêts économiques. Sans aucun doute, elles pourraient bloquer tout règlement ou norme protégeant l'environnement qu'elles jugeraient défavorisant vis-à-vis de leurs activités et bénéfices.

Jusqu'à maintenant les États-Unis d'Amérique[778] n'ont pas l'intention de ratifier le Protocole de Kyoto sur la réduction de l'émission des gaz responsables de l'effet de serre tel est le cas du CO_2, ainsi que la Chine qui s'est retirée en 2007 après l'avoir ratifié en 2002. La raison de leurs décisions est tout simplement l'impact négatif sur leurs économies. Autrement dit, un protocole qui va à l'encontre des intérêts de leurs sociétés et par la suite défavorisent leur croissance ou expansion économique.

Ce ne serait pas un secret à divulguer, si nous réitérons que là où il est prévu l'existence des ressources énergétiques, minérales, halieutiques ou toute catégorie de ressources qui pourraient augmenter le capital économique, on trouverait des multinationales dévastatrices[779].

---

[778] USA est le premier émetteur du CO2, avec 23% des émissions de gaz à effet de serre.

[779] Noam Chomsky a très bien décrit la situation dans le cas des énergies fossile et l'a résumé en une phrase : là où le pétrole existe nous appartient sauf que c'est la géographie qui s'est trompée.

Combien de coups d'États, ont eu lieu parce que la situation des multinationales a été menacé par les décisions souveraines de mettre fin à l'utilisation des ressources naturelles nationales et de bénéficier de leur propre richesse ? Combien de présidents ont été tués, pour avoir décidé de mettre fin au colonialisme économique ? Combien de Corpocratie ont été éternisée pendant plusieurs décennies ?

L'Afrique, l'Asie et l'Amérique Latine ont été et sont les principales cibles de l'avidité de ces multinationales, bien que ce soit en Amérique Latine où il y ait eu plus de conspiration contre les chefs d'États qui voulaient décoloniser leur économie, faire bénéficier la population de leur richesse nationale et devenir doyen de leur ressource naturelle.

A titre d'exemple nous citions Salvador ALLENDE[780], Jacobo ÁRBENZ GUZMAN[781], Jaime ROLDOS AGUILERA[782], Omar TORRIJOS[783], Mohammad MOSSADEGH[784], Hugo CHAVEZ[785]. .. Etc. La liste est longue.

---

[780] Président du Chili entre 1970 et 1973, démocratiquement élu et qui était porteur de projet sur la nationalisation des secteurs clés de l'économie, retrouver le control sur sa richesse principale qui est le cuivre et qui été exploité par les multinationales étatsuniennes à savoir Anaconda company et Kennecott copper corporation, et la réforme agraire. Le coup d'Etat mené par Auguste Pinochet et évidemment soutenu par la CIA met fin à son rêve et celui de peuple chilien.

[781] Président de Guatemala entre 1951 et 1954, démocratiquement élu, son programme visait l'indépendance de l'économique de son pays et entamer une réforme agraire. La United Fruit Company, actuellement Chiquita Brands International, entreprise bananière américaine se sentait menacé par ces réformes. La CIA se charge de l'affaire pour organiser un coup d'État.

[782] Président de l'Equateur 1979 - 1981, élu démocratiquement, a voulu réorganiser le secteur des hydrocarbures et mettre fin à l'exploitation du pétrole équatorien par les sociétés étrangères. Donc les intérêts américains ont été menacés. Le 24 mai de 1981 péri dans un accident d'avion et son rêve avec.

[783] Chef d'État de Panama, exactement chef suprême de la Révolution de Panamienne de 1968 jusqu'à 1981, il péri dans un accident d'avion. Grace à lui Panama a repris sa souveraineté sur le canal de Panama moyennant le traité Torrijos Carter. Son crime, était penser à la construction d'un autre canal au niveau de la mer et adjuger l'œuvre de construction au Japonais vu qu'ils étaient les premiers utilisateurs du Canal et laisser la société Bechtel en dehors du projet.

[784] Premier ministre iranien, aussi démocratiquement élu, 1951-1953. Il a nationalisé tous les gisements du pétrole iranien qui était sous le contrôle des britanniques représenter par la société pétrolière britannique. L'intervention de l'eternel allié, met fin à cette décision de mettre sous la souveraineté iranienne ses ressources énergétiques. La CIA rempli sa mission et Mossadegh est renversé.

[785] Président de Venezuela, démocratiquement élu 1997-2007, a nationalisé l'industrie clés du pays et a mis fin à la suprématie et l'exploitation des sociétés étrangères. Il a survécu à plusieurs coups d'État dirigés par la CIA, mais il n'a pas pu survivre à sa maladie de cancer et dont les informations pointeraient le doigt sur les œuvres de la CIA, en collaboration avec l'un des hommes du régime qui était proche de lui.

Les victimes de ce capitalisme féroce sont innombrables: communauté indigène[786], forêts, rivières, faune et flore ... etc. Evidemment, l'environnement en fait partie, s'il ne serait pas la première victime et le dernier souci des Multinationales.

Dans ce dernier sous chapitre de ce travail de recherche, nous essayons de mettre en relief la relation intime entre les intérêts économiques et la dégradation de l'environnement, la relation intime entre ces sociétés et le centre de prise de décision, sans omettre les centres de recherches scientifiques et THINK TANK tout en essayant d'analyser le rôle clé que pourraient jouer ces acteurs PARA POLITIQUE en faveur de la protection environnementale.

2.3.1. La présence désastreuse des multinationales à travers le monde.

Au moment où ces multinationales accumulent des fortunes, les catastrophes s'accroissent au niveau de l'environnement et la malédiction reste inhérente aux personnes démunies dont le destin a voulu qu'elles côtoient des surfaces qui représentent l'exhausteur de goût des mégaprojets et dont le bénéfice transforme ces corporations à des monstres.

Parmi les cas qui ont été examinés par le Tribunal Permanent des Peuples[787], nous soulignons ceux qui concernent la destruction de l'environnement et les ressources vitales par la surexploitation de l'aquifère[788], la construction de barrages

---

[786] Selon Global Witness, 185 activistes environnementalistes ont été tué dans le monde en 2015, leur crime est leur engagement de défendre la nature et l'environnement contre le ravage des multinationales. Seulement en Brésil 50 activiste ont été assassiné et 33 en Philippine. Le mercredi 6 juillet 2016 Lesbia Yaneth Urquia une activiste du COPINH (Consejo Cívico de Organizaciones Populares e Indígenas de Honduras : Conseil civique des organisations populaires et indigène de l'Honduras) avant elle sa collège Berta Caceres, a été assassiné chez elle le 2 mars. Ces deux femmes militaient contre la construction d'un barrage dans le cadre d'un projet hydroélectrique en Honduras sur les rivières où vivent les indigène LENCA.

[787] Le Tribunal permanent des peuples (TPP) fut fondé en 1979 à Bologne, en Italie. Le Tribunal, fondé par l'avocat et sénateur italien Lelio Basso, fut formellement inauguré par des juristes engagés, des défenseurs des droits humains et des récipiendaires du Prix Nobel de la Paix. Le TTP est une juridiction à caractère non gouvernemental, pouvant à la demande de personnes et d'organisations de la société civile examiner des situations de violations systémiques des droits.

[788] C'est le cas d'Aguas de Barcelona au Mexique.

hydroélectriques dans les rivières du Brésil[789], les plans de construction d'un barrage sur la rivière Sogamoso, la destruction de l'environnement du Canal de Isabel II en Colombie sans oublier la déforestation et la contamination par la pulvérisation des pesticides au Pérou, en Argentine et au Brésil[790].

L'Amérique Latine, n'est pas le seul continent qui paie la tyrannie des multinationales qui exploitent les ressources naturelles, il y a l'Afrique qui vient derrière sa consœur dans l'échelle des richesses naturelles, les diversités biologiques et aussi l'abondance de ses ressources naturelles. L'Asie, à son tour, n'est pas restée à l'abri des conséquences du capitalisme exterminateur de l'environnement.

Cependant, il y a des multinationales-dont le nom fait trembler le monde par leurs activités dévastatrices et par leurs tyrannies- qui ont laissé et laissent leurs empreintes sur l'environnement des pays là où elles se trouvent ou même passent tout simplement une période courte. Seulement nous citons quelques-unes pour illustrer l'image.

2.3.1.1. Présence et dégradation environnementale dans l'Amérique Latine.

2.3.1.1.1. Monsanto & Cargill.

Monsanto la multinationale qui porte le nom de criminelle représente un grand ennemi de l'environnement. Elle ne porte pas le pseudo nom de monstre dans la plupart des articles qui révèlent ses crimes aussi bien envers les personnes que vis-à-vis de l'environnement, sans le mériter honnêtement. Elle est présente dans 66 pays dans le monde et dominant le marché des semences ou la biotechnologie. Pour dominer encore d'avantage, il a racheté plus de 50 entreprises spécialisées dans le domaine pour monopoliser le secteur à 90%. Avec ses semences d'organisme génétiquement modifié,

[789] Il s'agit Energie société française, anciennement appelé GDF Suez, et Banif-Santander.

[790] Cela est du aux activités menées par Pluspetrol et Porenco au Pérou, Repsol en Argentine, Louis dreyfus et Syntgenta en Brésil.

notamment le maïs et le soja, et son herbicide Roundup[791], poussent des agriculteurs en Inde au suicide[792].

Monsanto a été l'auteur de l'Agent Orange utilisé lors de la guerre du Vietnam et dont l'utilité était de défolier la jungle vietnamienne. Les conséquences ont été catastrophiques sur les personnes et sur l'environnement. Jusqu'aujourd'hui il y a toujours des bébés qui naissent avec des malformations inimaginables.

Pendant des dizaines d'années, Monsanto assurait que ses insecticides au polychlorobiphényle (PCB) étaient sans danger. Mais en 1985, il s'est avéré que le PCB était toxique et cancérigène et perdure dans l'environnement[793].

Pour le cas de la deuxième multinationale dite familiale ou privée du moment qu'elle n'est pas cotée en bourse, elle est présente majoritairement en Amérique Latine, tel est le cas à Guatemala, au Costa Rica, Nicaragua Honduras et spécialement en Argentine et Brésil avec la culture du soja où elle contrôle 60% de la production au dépend de la forêt de l'Amazonie. On compte plus d'un million d'hectares de forêt détruite d'ici 2050 ; le soja en aura détruit 40%. En achetant aux paysans pauvres leurs terres pour une bouchée de pain qui sont déplacés par la suite ailleurs. Il suffit de 5 ans de culture intensive de soja pour épuiser le sol[794]. Cette firme, enterre les aliments quand ils sont périmés dans les terrains des usines. Ces aliments représentent des antibiotiques qui peuvent créer une résistance bactérienne qui contaminent les nappes phréatiques et polluent l'environnement[795].

---

[791] Cet herbicide en forte quantité, non seulement tue les mauvaises herbes et aussi ce qui a été cultive. Donc Monsanto a développé des cultures qui sont des OMG et qui résistent a cet herbicide, tel est le cas du coton, du soja, la colza le betterave, mais… etc.

[792] Selon l'article qui est publié sur ce site et consulté le 30 juin de 2016. www.wikistrike.com/article-inde-250-000-agriculteurs-se-suicident-a-cause-des-ogm-de-monsanto-120670018.html

[793] COLLON, M., *les 7 pêchés de HUGO CHAVEZ*, Bruxelles/ Charleroi, Investigation/ couleur libres- 2009, pp 122-126

[794] ídem.

[795] NICARAGUA - Cargill, dans les entrailles du monstre, consulté sur internet le 30 juillet 2016. www.alterinfos.org/spip.php?article4608

2.3.1.1.2. Texaco-Chevron[796]

Texaco est présente en Équateur, lors des premières découvertes du pétrole dans l'amazone équatorienne vers 1968. Le gazoduc transandin construit, avait versé au début, plus d'un demi-million de barils sur la forêt tropicale fragile. Entre 1971 et 1992, ce géant pétrolier a déversé dans les rivières et les étangs, plus de 18 millions de litre par jour d'effluent toxique. Ce qui explique naturellement que les eaux soient contaminées par le pétrole, les métaux lourds et des substances cancérigènes. La société a laissé sans la moindre préoccupation, presque 350 puits à ciel ouvert, remplis de polluants qui continuent à tuer les humains ainsi que les animaux. Pour la construction d'un autre gazoduc, une vaste zone de la forêt tropicale s'est vue rasée, les jaguars et aras ont été pratiquement éteints. Trois cultures indigènes équatoriennes ont été au bord de l'extinction et plusieurs rivières qu'avant étaient cristallines, sont devenues des sites de décharges[797].

Au Nigeria, Chevron est responsable de la mort de plusieurs citoyens, qui protestaient contre sa présence et contre l'exploitation du Delta du Niger, en payant la milice locale et en leur facilitant hélicoptères et navires pour abattre les protestants.

2.3.1.1.3. Endesa-Enel. & Repsol

Pour le premier cas, il s'agit d'une multinationale hispano-italienne. Propriétaire du mégaprojet hydroélectrique « El Quimbo », dans le département de Huila en Colombie. Ella a soustrait 7500 hectares de la réserve forestière de l'Amazonie. Ce projet impose la déviation de la grande rivière de la Magdalena. L'artère qui traverse une grande partie de la Colombie et qui sert de transport fluvial des personnes et des biens, assurant la fertilité des riches vallées qui l'entoure sur une route sinueuse de 1500

[796] Texaco a été acquis par Chevron en 2001.

[797] PERKIN, J., *Confesiones de un gangster económico*, la version digital de la version originale en anglais: Confessions of a hit man. Edition Urano, S.A Barcelona 2005.

kilomètres. L'ensemble du territoire a une grande richesse archéologique, culturelle, sociale et historique[798].

En ce qui concerne le cas de Repsol, elle est présente au Pérou. Ce pays représente le deuxième couvert forestier de l'Amérique Latine et neuvième à l'échelle mondiale et qui abrite des centaines de communautés indigènes et l'une des zones les plus riches en biodiversité de la planète. Actuellement 75% de l'Amazonie péruvienne couverte par les concessions d'hydrocarbures. Repsol mène une lutte pour ouvrir davantage la forêt amazonienne à l'expansion des énergies fossiles. Elle est présente dans le plus grand projet de l'énergie du Pérou. Il s'agit de Camisea qui est situé dans la Cordillère de Vilabamba et la partie basse de la rivière Urubamba dans une zone désignée comme l'un des vingt-cinq « points chauds de la biodiversité » dans le monde entier pour la conservation en raison de sa richesse biologique. Le projet comprend l'extraction du gaz naturel dans le milieu de la forêt tropicale, à travers des dizaines de plates-formes de forage, des centaines de kilomètres de gazoducs, des usines de récupération, les ports, les héliports, les routes d'accès et l'installation de lignes électriques[799].

Á côté des indigènes qui se sont vus progressivement entourés d'un immense complexe méga-industriel écrasant, il y a l'environnement qui reçoit le plus important impact du projet. Au début du projet, la région a connu des importants déversements. Une succession de fuites dans la tuyauterie de gaz, de Camisea à Pisco, entre 2004 et 2006 qui a causé de graves dommages aux écosystèmes fluviaux et aux stocks halieutiques. Ajoutant à cela la destruction de l'approvisionnement en eau douce pour les communautés locales.

---

[798] "Conquistadores Corporativos : las diferentes formas en que las multinacionales generan y se benefician de la Crisis climática" Document en format Pdf, publié en 2014 par trois organisations : el Centro para la democracia, Corporate Europe Observatory(CEO), et Transnational Institut (TNI). Il est consultable sur la page web http://democracyctr.org/wp/wp-content/uploads/2014/12/Corporate_Conquistadors-ES-web0912.pdf

[799] Ídem.

2.3.1.1.4. Coca-Cola

Pour la fabrication d'un litre de son produit, Coca-Cola consomme 3 litres d'eau. Les eaux rejetées dont des polluants sont déposées par la multinationale dans des sites protégés. Comme c'est le cas de la Colombie[800], plus exactement dans la région de Fontibon où se trouve la zone humide de Capellania qui était le terminal de ces rejets contaminants. Les enquêtes ont amené le Secrétariat du District de l'Environnement à la déclarer coupable et l'imposant à payer une amende de 200 millions de pesos[801].

De même, en 2005 en Inde, presqu'un millier de manifestants ont réclamé la fermeture de l'usine sise près de Varanasi, dont l'activité était derrière le manque et la pollution des sols et nappes phréatiques. Des analyses toxicologiques ont prouvé la présence d'un pourcentage élevé de pesticides interdits, comme le Dichloro-dihényle-trichlo-éthane (DDT), qui a été distribué par l'usine aux agriculteurs de la région sous prétexte qu'il servi d'engrais. Le résultat, ils se sont trouvés avec des sols stériles qui ne servaient à aucune culture.

En 2003, de vastes zones de terres agricoles ont été contaminées avec des produits chimiques hautement toxiques et cancérigènes tels le plomb et le cadmium. Toujours en Inde, Coca-Cola dépossède des villages entiers de l'eau potable et s'en sert pour ses activités. Pour chaque litre de produit fabriqué, correspond 3 litres d'eau polluées et versées sans aucun traitement dans les champs, entrainant la contamination du sol et des eaux souterraines[802].

---

[800] Lire l'article publié sur les pages web : www.elturbion.com/?p=926 & www.normarabago.com/lifestyle/el-lado-obscuro-de-la-coca-cola/, consultées le 10 mai 2016.

[801] Lire les détailles sur les pages web : www.caracol.com.co/radio/2008/08/12/bogota/1218513420_650162.html & www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-multan-coca-cola-haber-contaminado-humedal-de-fontibon. consultées le 10 mai 2016

[802] D'après l'article publié sur internet et consulté le 15 mai de 2016 : www.prezi.com/9esmyrhohgnf/empresas-que-danan-al-medio-ambiente

Au Mexique, exactement au Chiapas, s'est produite à l'usine une fuite d'ammoniac qui a affecté les maisons voisines. A côté de cela, ces usines ne payent pas l'eau consommée suite à un avantage gouvernemental.

Au Panama, c'est la Bahia qui a été contaminée par ses activités industrielles

2.3.1.2. Présence et dégradation environnementale dans le continent africain.

L'Afrique est un continent très riche en ressources naturelles. On y trouve, les énergies fossiles, l'or, le diamant, l'uranium… Etc.

Prenant l'exemple des pays comme le Cameroun, le Tchad, le Gabon, le Congo, la Guinée Equatoriale, et la RCA. Pays de l'Afrique Centrale où elles se sont installées plusieurs multinationales qui exploitent le pétrole et le gaz naturel tel qu'Exxon Mobil, Chevron, Texaco, TotalFinaElf, PB, Shell…

Pour se débarrasser des déchets de production, l'une des méthodes la moins couteuse et la plus pratique, est le rejet en mer, qui expose la bande côtière à la pollution des hydrocarbures la menaçant de la sorte, d'une marée noire ainsi que la diminution des pêches et les activités touristiques. Et par les torchères qui brulent des gaz tout au long de la journée, entrainant l'augmentation du niveau de la mer, la déforestation et la disparition de la diversité biologique[803].

Les pétroliers ont l'habitude de dégazer et de nettoyer leurs moteurs au large, ce qui entraine l'accumulation des résidus du pétrole dégradé et qui se déposent sur les rivages. Sans oublier l'impact sur l'environnement des fuites qui résulte du forage des puits de pétrole, les produits pétroliers dans les ports et des raffineries situées sur les

[803] Levy CARBEL PAYIMA, « les multinationales pétrolières et la production de l'environnement en Afrique Centrale » Mémoire de master 2007, consulter online. Le 13/7/2016 www.memoireonline.com/05/08/1076/multinationales-petrolieres-protection-environnement-afrique-centrale.html

zones côtières. Evidemment la richesse halieutique, réputée par son abondance et sa diversité, à son tour paie les conséquences.

Dans le cas des forêts qui sont classées deuxièmes après celles de l'Amazonie, par leur richesse en biodiversité et leur importance, des forêts ont été détruites pour laisser passer des gazoducs, comme le cas du Cameroun et du Tchad.

Dans le delta du Niger seulement entre 1976 et 1998, les hydrocarbures qui ont été déversés représentent 8.75 fois l'accident de l'Exxon Valdez[804]. Pour les multinationales opérantes dans le pays, comme le cas de Shell, elles ont l'habitude d'attribuer ces accidents aux actes de sabotage[805] pour éviter d'assumer leur responsabilité et de payer des indemnités pour les dommages résultant de leurs activités[806]. En 2010, Shell a extrait du pétrole tout en refusant de dépolluer le site du Delta du Niger et en déclinant sa responsabilité. La population de cette région se trouve profondément affectée par ce désastre environnemental qui a causé la disparition d'espèces vivantes et la pollution de l'eau du Delta du Niger.

L'environnement africain connait aussi une autre catastrophe écologique, il s'agit de la déforestation menée par les sociétés de l'industrie du palmier à huile et de l'hévéa. Des dizaines de milliers d'hectares de forêts sont transformés en plantations.

Concernant le cas de l'entreprise française Michelin, a acquis plus de 3500 hectares de la réserve forestière Iguobazuwa, au Nigeria pour implanter le caoutchouc. La société a été menue de ses propres bulldozers pour détruire flore et faune[807].

En Uganda, 10000 hectares de la forêt tropicale de prairie ont été ravagé pour céder leurs places aux Palmiers. Les populations locales se sont trouvées sans eaux propres ni herbes médicinales forestières[808].

---

[804] Le pétrolier américain qui s'échoua en 1989 sur la côte de l'Alaska, déversant 240000 barils d'hydrocarbures dans la mer et entrainât une grande marée noire.

[805] Les sociétés utilisent la loi nigérienne qui exonère les sociétés de pays des compensations en cas de déversement d'hydrocarbures, s'il est prouvé que l'accident est dû à un acte de sabotage. Chose qui n'est pas difficiles obtenir pour les multinationales.

[806] « Extraction ou destruction » un article consulté sur internet le 13 juillet de 2016 : www.ritimo.org/Extraction-ou-destruction-Partie-2

[807] Lire l'article en PDF consultable sur internet sur le site suivant : www.foei.org/wp-content/uploads/2011/07/for-the-land-that-feed-us.pdf

2.3.1.3. Présence et dégradation environnementale dans l'Asie.

L'Asie reste la Mecque privilégiée des multinationales de textile, les fabricants de grande marque, comme Puma, Adidas, H&M, Lacoste, Nike, Converse, Kelvin Klein. Ces entreprises empoisonnent les fleuves chinois par le rejet des produits chimiques toxiques. Les échantillons prélevés, par Greenpeace, du fleuve Yangtze contient plusieurs produits chimiques qualifiés de dangereux et qui privent près de 67 millions de personnes d'eau potable.

En ce qui concerne l'industrie de l'huile de palme, l'Indonésie et la Malaisie représentent 92% de la production mondiale[809]. Les forêts d'Indonésie, de Malaisie, de Bornéo et de Sumatra ont été réduites à plus de 90% et la plantation de palmerais à huile est l'une des principales causes. Entre 1990 et 2005, 1.1 million d'hectares de forêt ont été détruits en Malaisie et 1.7 million en Indonésie. Ce qui en résulte la destruction de la biodiversité, des espèces menacées d'extinction[810] en perdant leur habitat, comme le cas du rhinocéros, l'éléphant, le tigre et l'orang-outang[811]. Il y a aussi le peuple indigène qui est rayé de la carte. C'est le cas des Penan qui vivent dans les forêts tropicales du Sarawak, dans la partie Malaisienne de l'île de Bornéo qui voit leur territoire réduit et leur tradition et mode de vie disparaissent peu à peu. Les arbres à bois précieux ont été abattus, après les palmiers à huile y sont plantés[812].

D'après les traités des Organisations non Gouvernementales et des mouvements sociaux[813] et pour résumer le rôle des multinationales dans la dégradation de

---

[808] Idem.

[809] D'après un rapport de WWF sur l'huile de Palme de 2013. Consulter sur internet le 10/7/2016. www.awsassets.wwffr.panda.org/downloads/wwf___enquete_huile_de_palme_bd_1.pdf

[810] Les animaux de la jungle qui n'y trouve rien à manger, s'ils se dirigent vers les champs de palmiers, sont tués par c'est le cas de 12 éléphant à Bornéo.

[811] Pour faire tomber l'Orang-outang des arbres, des personnes n'hésitent pas à incendier les forêts, des Orang-outang ne survit pas à leurs blessure et brulures.

[812] D'après SURVIVAL, organisation de mouvement mondial pour les droits des peuples autochtones. www.survivalfrance.org

[813] Dans leur chapitre intitulé « Multinationales : vers un contrôle démocratique de leur conduite » CEDI/CLOSI, Traité des Organisations Non Gouvernementales et des mouvements sociaux, Paris, 1993, pp. 114-115.

l'environnement, nous reproduisons trois de ses quatre constats : d'abord les multinationales ou sociétés transnationales sont responsables de près de 50% des émissions de gaz à effet de serre et pratiquement de la totalité des produits chimiques qui détruisent la couche d'ozone, aussi, elles dominent le commerce des ressources naturelles et de produits de base entrainant l'épuisement et la dégradation des forêts, des sols, de l'eau douce, des ressources et de la biodiversité par leurs activités minières de forage, d'abattage d'arbres et d'agriculture industrielle. Et finalement elles contrôlent la production de la plus grande partie des produits chimiques toxiques qui polluent l'air, l'eau et le sol.

2.3.2. La relation symbiotique Economie - Politique.

Pour protéger leurs intérêts économiques, ces multinationales sont présentes là où toute décision prise pourrait affecter leur activité et qui par conséquent affecterait leur chiffre d'affaire.

Ces monstres sont présents aussi bien dans le cercle de prise de décision politique comme dans le monde académique et scientifique, et ce dans le but de voir élaborer des normes en leur faveur et des synthèses qui innocentent leur activité face à la dégradation de l'environnement.

Ainsi proposons-nous de projeter la lumière sur comment ces multinationales arrivent au centre de prise de décision, pour influencer la politique environnementale et de l'incliner à leur faveur et aussi, comment elles peuvent détourner les données scientifiques en relation avec le changement climatique à l'aide des scientifiques et des académiciens.

2.3.2.1. La présence des multinationales au centre de prise de décision.

L'entrepreneur et le politique sont en osmose. L'un inspire sa force de l'autre. Dans le monde des multinationales, il est fréquent de trouver un lien solide qui les amène jusqu'au cœur du pouvoir politique où elles sont tramées des décisions visant la protection de l'environnement.

Donc c'est tout à fait évident de trouver un lien qui mène vers le centre de prise de décision. Il y a des milliers de lobbyistes qui reçoivent des sommes colossales pour obtenir des décisions qui favorisent les multinationales qui les financent, également il y a des partis politiques qui sont favorables à ce capitalisme féroce. Comme le cas des républicains aux États-Unis, les conservateurs au Canada et les libéraux au Québec.

Citons l'exemple d'Exxon, elle avait recruté Philip Cooney[814], le principal conseiller environnemental républicain à la maison blanche sous l'ère de George Bush père, juste après avoir quitté ses fonctions officielles. La personne recrutée a été accusée d'avoir altéré des rapports gouvernementaux pour minimiser l'effet des gaz à effet de serre.

Aussi, H W Bush était le propriétaire de Zapata Oil qui fut le président des USA entre 1989 et 1993, et des années auparavant, il était nommé en 1976 directeur de la CIA selon des informations qui ont été révélé, la CIA l'avait bien aidé à la création de la société sus mentionnée[815].

Pour maintenir son influence sur la politique nationale péruvienne, Repsol a eu recours à tous les moyens[816]. Elle est membre de la Société Péruvienne des

[814] Membre du groupe Lobbyiste Américaine Petroleum Institute.

[815] Selon Suss BAKER dans son article publié par « who what why » le 7 janvier 2007, consulté le 8 juillet 2016 sur www.whowhatwhy.org/2007/01/07/cia-bush-senior-oil-venture/ et dans lequel révèle que Bush avait des relation personnelle et d'affaire avec un membre du CIA avant même la création de l'entreprise pétrolières.

[816] Op. Cit., Nota793.

Hydrocarbures[817], un groupe puissant de pression de l'industrie au Pérou, qui a publié au début de 2014 son Livre Blanc des Hydrocarbures[818], dans lequel il présente des recommandations pour changer les lois nationales relatives à l'environnement en faveur de l'industrie du pétrole et du gaz. La pression de ce groupe a réussi à ce que le Gouvernement péruvien adopte plusieurs des réformes présentées. Malheureusement la pression de Repsol ne se limite pas au niveau de Pérou, son groupe de pression a réussi à bloquer des actions climatiques efficaces aussi bien au niveau de l'Europe qu'au niveau international[819]. Ladite société a également fait recours au service de groupes de pression de l'industrie, comme Fuels Europe[820], l'Association des producteurs du Pétrole et du Gaz (IOGP)[821] et le Conseil Européen de l'Industrie chimique (CEFIC)[822] dont l'objectif est de faire entendre au sein des espaces de prise de décisions le message de Repsol qui affirme que les combustibles fossiles font partie de l'avenir. Repsol a pu participer à des dîners[823] de haut niveau lors de la discussion des propositions climatiques de l'UE à l'horizon de 2030 où des questions directe ont été adressées aux hauts fonctionnaires de la Commission Européenne et aux Parlementaires sur le réalisme et l'incohérence de la proposition des objectifs de la UE à l'horizon de 2030.

Sur le plan international, Repsol paie 5000 Euros[824] par an à l'Union Internationale du Gaz (IGU)[825] pour bénéficier de sa capacité de pression. L'ex sous-secrétaire des Nations Unies et Président de la Division de l'Energie et représentant spécial de l'ONU pour l'initiative « Energie durable pour tout le monde (SEALL) » est l'un des gourous de l'IGU qui était l'un des principaux moteurs du gaz comme une partie fondamentale pour un avenir énergétique global durable. Evidemment il est facile de déduire que cela converge vers les intérêts de Repsol et d'IGU.

---

[817] La page officiel du groupe : www.sphidrocarburos.com

[818] Pour lire en détail le contexte du livre, consulter ce lien : www.sphidrocarburos.com/bnpscontenido.php?id_cont=76.

[819] En 2013 Repsol a payé 340.000 € et 100.000 € pour des activités de pression à Bruxelles et à Washington. Pour plus de détail, Op. Cit. Nota 798, page 10.

[820] Pour plus d'information consulter le site officiel : www.fuelseurope.eu .

[821] Consulter le site officiel pour plus d'information : www.iogp.org.

[822] Consulter le site officiel du groupe pour plus d'information : www.cefic.org .

[823] Durant le Forum Européen de l'Energie EEF, c'est un espace qui permet aux sociétés pétrolières et de gaz de donner aux membres du parlement européen l'occasion de mieux comprendre l'énergie les questions qui la concerne.

[824] Op cit Nota816

[825] Pour plus d'information consulter le site officiel : www.igu.org

Pour montrer encore plus clairement jusqu'à où la main des multinationales est arrivée, bien que Repsol ne soit qu'un exemple bien détaillé et qui est à notre accessibilité, il faudrait noter que le président de la compagnie Repsol, Antonio BRUFAU est membre de la Table Ronde Européenne de l'Industrie (ERT). Alors que les Chefs d'États discutaient « le paquet climatique » de l'UE à l'horizon 2030, une délégation de l'ERT a été invitée à un dîner privé avec les dirigeants de la France, l'Allemagne et la Commission Européenne[826], où il a été souligné que « toute politique climatique ou de l'énergie doit s'adapter » pour protéger la croissance de l'industrie.

Pour relancer le marché de charbon, Repsol compte sur le groupe de pression l'Association Internationale du commerce des Emissions[827] (IETA) pour sa promotion comme l'outil efficace contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour terminer ce volet et dans le cadre des recherches financées par la UE sur les agro-combustibles et sur les bio-industries, Repsol s'est vue bénéficiée de plusieurs contrats qui lui ont permis d'orienter les priorités des recherches, autrement dit, elle dispose d'un cadre qui l'autorise légitimement de converger la politique vers ses propres intérêts et qui soutiennent ses propres solutions.

Dans le cas de Glencore Xstrata[828], qui à son tour ne manque pas des amis qui transmettent ses messages au gouvernement péruvien, est membre de l'Association National des Mines, Pétrole et Energie du Pérou, et elle a mené une compagne médiatique pour l'approbation de la loi 30230 sur la déréglementation environnementale. Durant cette compagne elle confirmait que l'économie péruvienne a subi un ralentissement à cause de réglementations environnementales et sociales excessives, et a encouragé le gouvernement à adopter des mesures pouvant créer un climat d'investissement. De même en Australie, à travers le Conseil des Mines de l'Australie (MCA), le groupe Xstrata[829] a lutté contre les objectifs des énergies renouvelables, il a créé des compagnes citoyennes pour le soutien de l'industrie du charbon, en utilisant de faux groupes de citoyens financés par l'industrie. Et grâce au

[826] Il s'agit tout simplement du Président français François Hollande, la Conseillère allemande Angela Merkel et José Manuel Duraõ Barrosso.

[827] Pour plus d'information consulter le site officiel : www.ieta.org

[828] Voir le document Informe conquistadores corporativos, Op .Cit Nota798. Page 12.

[829] Avant de fusionner avec Glencore.

réseau Industriel Australien Greenhouse Network (AIGN) avait des représentants dans plusieurs conférences de la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique (CCNUCC). Elle se vantait même d'agir de conseiller de la délégation du gouvernement durant les conversations sur le climat pour que le pays ne respecte pas ses engagements légaux ou éthiques, dans le cadre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Bien sûr, elle agit aussi au niveau de l'Europe, avec son groupe de pression pour éviter les décisions qui puissent mettre en route des solutions réelles au problème du climat. Il compte sur les services de FIPRA International and G plus, également elle est membre de l'Eurometaux[830] qui a mis son poids sur la Commission Européenne pour que celle-ci leur permette de contaminer librement sous le Régime du Commerce de droits d'émission de l'UE (ETS). Glencore Xstrata, a également fait la promotion de ses intérêts en assurant la présence de ses délégations de l'industrie dans la CCNUCC. Son représentant dans la COP 17 de Durban, s'est passé sous le groupe de pression des combustibles fossiles, le Réseau Industriel Australien Greenhouse Network, du Conseil International de Mines et du Métal, l'Association Mondiale du Charbon[831] (WCA) et par le Forum Economique Mondial. Donc ce monstre a été très bien servi et le même groupe de pression était présent lors de la COP 19 de Varsovie, où tout simplement la WCA était la Co-hôte à côté de la présidence polonaise du CCNUCC.

Comme dans les deux antérieurs cas, la multinationale Enel-Endesa[832], à son tour, fait usage des lobbyistes afin de défendre ses intérêts en arrivant au plus haut niveau et éviter à ce que le secteur de l'énergie devienne un model dont l'émission du carbone soit très bas. En 2014, l'homme qui était à la tête du groupe de pression, s'est prononcé ardemment à la Chambre des députés de l'Italie, contre les règlements environnementaux qui limiteraient le secteur de l'énergie. Néanmoins, il a été assuré par le vice-ministre du développement économique, qui lui a confirmé qu'une telle chose ne pourrait pas avoir lieu[833]. La société en question, défend son idée concernant l'usage des

[830] Groupe de pression de l'industrie du métal : www.eurometaux.org
[831] Il fait la promotion de la capture et stockage du carbone.
[832] Op. Cit. Nota 798. Page 17.
[833] Op. Cit. nota793.

combustibles fossiles non conventionnels comme l'huile de schiste[834]. Le vice-ministre italien susmentionné, soutien publiquement l'idée. De la sorte, Enel a parrainé et participé à une réunion ministérielle de haut niveau entre l'Italie et des pays de l'Afrique. Le président de la société a pris place à la même table avec plusieurs ministres de l'énergie des pays africains, où il existe d'important découvert de pétrole et de gaz conventionnel et non conventionnel.

Aussi bien Enel qu'Endesa, et grâce à leur lobbysme, elles ont obtenu respectivement 100 million et 180 million d'Euros[835] pour mener des recherches sur la capture du carbone et la technologie de son stockage. Une opération onéreuse et qui reste inefficace vis-à-vis de la protection de l'environnement. Toutefois, elles réussissent à obtenir le soutien financier pour leurs projets qui ne se basent en réalité que sur des projets témoins. Á Bruxelles, elles disposent de la Plateforme Zéro Émission (ZEP)[836], qui est un groupe de pression industrielle qui a accès au plus haut niveau du centre de prise de décision à Bruxelles. Elle organise des déjeuners au Parlement Européen avec les personnes qui prennent les décisions concernant le climat et l'énergie, elle a obtenu un soutien financier et une importante place dans les plans de l'UE du développement de la technologie du CCS. Un tel acquis favorise les aspirations d'Enel qui cherche à voir le soutien aux énergies renouvelables et efficience énergétique réduite. La réussite de leur pression se résume aussi par l'adoption de la technologie CCS par CCNUCC comme solution à la crise climatique. Et en octobre 2014, toute une journée de discussion au sein de l'ONU lui a été consacrée. Enel était représenté par les Experts de l'Agence Européenne de l'Energie, Centre de carbone propre, Capture de carbone global et l'Institut du stockage[837].

---

[834] C'est un combustible qui a aussi un impacte négatif sur l'environnement : son extraction, usage, transport, stockage et distribution émet des gaz et substance contaminant l'atmosphère, polluent les sources aquatiques et surtout consomme énormément d'eau pour le forage, on parle d'entre 9 et 29 million de litres pour un seul puits

[835] Op. Cit. Nota 798. Page 20.

[836] Idem.

[837] Il a été crée par Enel en 2009.

Il y a encore une autre société, appelé dans plusieurs cas, République bananière, Roi sans couronne ou un État dans un État pour décrire à tel point elle avait la main mise sur le pouvoir des États où elle est plantée. Il s'agit de l'United Fruit Company, créé en 1899, qui s'est plantée en Amérique du Sud, au Costa Rica, à Cuba, en Colombie, au Guatemala, en Jamaïque et au Nicaragua.

A Guatemala, elle avait le contrôle du chemin de fer, le transport des courriers aux États-Unis ainsi que tous les moyens de transport et communication. Le dictateur Manuel ESTRADA CABRERA[838] l'avait exonérée de tout impôt pendant 99 ans. Quand Guatemala eut enfin un président[839] élu d'une façon démocratique en 1952 et il décide d'appliquer des réformes agraires en redistribuant les terres cultivables au bénéfice de 100.000 familles paysannes[840]. Une telle réforme allait mettre les intérêts de la société en danger et naturellement allait mettre fin à ses privilèges. Un de ses actionnaires était secrétaire d'État du président américain Eisenhower et dont le frère était le premier directeur civil de la CIA[841]. Ainsi, Washington donnât un coup de main à la compagnie et un coup d'État a eu lieu le 27 juin de 1954 avec l'aide des pilotes américains qui ont bombardé la capitale. Le nouveau président[842] annule toutes les décisions de réforme et agit en faveur des intérêts de l'United Fuit Company.

C'est la société qui dictait aux États leur politique salariale. En Colombie, les salariés étaient payés par des bons d'achats qu'ils ne pouvaient utiliser que dans les magasins de la même société et dont les aliments sont importés des États-Unis. Tellement le gouvernement colombien était soumis aux caprices de la société bananière qui avait même interdit les revendications salariales[843], qu'il a passé des lois qui

---

[838] Le dicteur Manuel José ESTRADA Cabrera était resté au pouvoir de Guatemala pendant 22 ans. De 1898 à 1920.

[839] Op cit nota 781

[840] 75% des terres était concentré entres les mains de 2% de la population et dont United Fruit Company possédait la majorité.

[841] Selon l'article « United Fruit : des bananes, des avocats et des mitrailleuses » publié sur le site le 23 mars 2007 sur www.mondialisation.ca et consulter le 30 juin 2016.

[842] Le Général Carlos Castillo Armas a été formé à Fort Leavenworth à Kansas (USA).

[843] D'après l'article consulté sur le site de Michel Duchaine consulté le1 juillet de 2016. www.michelduchaine.com/2014/05/18/lunited-fruit-company-et-la-mise-en-esclavage-des-peuples-sud-americains-par-loligarchie/

limitaient les libertés syndicales. Quand les ouvriers osèrent mener la grève, la société fait appel à l'armée qui intervient pour mettre fin à une revendication légitime[844].

L'intervention américaine dans la baie des cochons le mois d'avril de 1961 à Cuba, a eu lieu suite à la redistribution des plantations de ladite compagnie, par Fidel Castro.

Le changement de nom de United Fruit à Chiquita Brands International Inc en 1989, n'affecta en rien sa tyrannie et son mode de contrôler les États à sa guise. En 2007, elle a été jugé pour avoir payé en Colombie entre 1997 et 2002, des paramilitaires pour éliminer des dirigeants paysans et syndicalistes qui la gênaient.

Il est important de signaler que Coca-Cola s'est opposé à l'aide de ses lobbies : US Council for International Business et business Round Table, à la convention de Kyoto. Quant au niveau de l'UE, elle a pu changer des règlements à l'aide de l'American Chamber of Commerce qui est la fondatrice de l'International Life Science Institute[845] et qui a une grande influence sur la FAO et l'OMS[846].

Il ne serait pas possible de terminer ce paragraphe sans s'arrêter à Monsanto. Ce monstre est très enraciné dans le centre de prise de décision, elle a contribué à la réélection du président Clinton en 1997 qui lui a rendu hommage lors de son discours d'État[847]. Quant à l'actuel président Barack OBAMA, il avait approuvé une loi votée par le Congrès et qui favorise pleinement Monsanto. Selon cette loi, la justice américaine ne pourra plus s'opposer aux mises en culture de plantes génétiquement modifiées, même si leur homologation est contestée devant un tribunal[848]. Effectivement cette loi S-764, appelée aussi « loi de Monsanto », permet aux

[844] Il s'agit du célèbre massacre de Santa Marta en 1928. Le nombre des victimes dépassait mille

[845] Pour plus d'information, consulter son site web officiel : www.ilsi.org

[846] Ces informations sont consultables sur le site www.ecocosas.com/eg/las-10-multinacionales-mas-peligrosas-del-mundo. Consulté le 1 mai 2016.

[847] Des informations concernant l'historique de Monsanto son consultable sur ce site : www.combat-monsanto.org/spip.php?rubrique14.

[848] Voir l'article « le Monsanto act met les OGM au-dessus de la loi aux Etats-Unis » paru le 5/4/2013 dans le Monde. Consultable sur le site. www.lemonde.fr/planete/article/2013/04/05/comment-monsanto-a-mis-les-ogm-au-dessus-de-la-loi-aux-etats-unis_3154615_3244.html

compagnies de dissimuler la présence d'OGM dans leurs produits en étiquetant ces OGM par un code QR, un symbole ou même un numéro de téléphone 1-800.[849]

Des documents de Wikileaks, ont révélé qu'en 2007, le Gouvernement de Bush surveillait de près les débats en France sur les OGM. Car il jugeait que la France était un obstacle face au développement des cultures OGM au sein de l'UE. Ce qui a amené la diplomatie américaine à faire pression sur les dirigeants politiques et les représentants du monde agricole. Après la sortie du documentaire d'une journaliste française[850] sur Monsanto, la diplomatie américaine s'est mise en alerte, car elle jugeait que ce document non seulement il diabolisait ladite compagnie, sinon il dénonce aussi l'action du gouvernement américain qui la soutient. Ce document a été archivé en Espagne grâce à la pression de la diplomatie américaine[851].

Elle maintient des relations étroites au Congrès et au gouvernement américain. Seulement en 2014, il a versé 536000 dollars à plus de 110 députés et sénateurs, a dépensé plus de 3 millions de dollars pour soutenir un projet de loi interdisant l'étiquetage des produits alimentaires contenant des OGM. Deux de ses personnels ont intégré Food and Drug Administration (FDA). Il s'agit de Margaret Miller nommée en 1991 directrice adjointe et chargée de superviser l'approbation de l'hormone bovine de croissance rBGH, qu'elle a elle-même contribué à son développement chez Monsanto. Et Michael Taylor, nommé en 2010, commissaire adjoint de la FDA à la sécurité alimentaire[852].

A son tour Cargill ne manquait pas de soutiens politiques qui sont à la hauteur de son nom. Elle comptait comme administrateurs Michael Armacost qui était sous-

---

[849] lire l'article , Monsanto & Co plus forts que la démocratie aux États-Unis, sur le site web www.vigilanceogm.org/monsanto-co-plus-forts-democratie-aux-etats-unis. Consulter le 1 aout 2016.

[850] Il s'agit de Marie Monique Robin, auteur du « Monde selon Monsanto »

[851] Pour plus de détail, lire l'article « Quand la diplomatie américaine était au service de Monsanto » publié le 27/08/2011 sur http://rue89.nouvelobs.com/2011/08/27/quand-la-diplomatie-americaine-etait-au-service-de-monsanto-219541 . et a été consulté le 1 juillet 2016.

[852] Ces informations sont consultables sur ce site : http://www.2012un-nouveau-paradigme.com/2015/12/monsanto-plus-puissant-que-les-gouvernements.html. consulté le 15 mai de 2016.

secrétaire d'État sous le mandat du président Reagan, Samuel Armacost ancien président de Bank of America et Marvin Bush le frère de George Walter Bush[853].

2.3.2.2. L'influence sur le monde académique et scientifique.

Comme nous pouvons le constater, ces multinationales sont présentes dans le monde académique et scientifique et financent des centres de recherche qui tout simplement réfutent la thèse qui confirme que le pétrole est un des facteurs du réchauffement climatique. Par exemple depuis les années 80, Exxon Mobil, BP, Shell, Texaco et autres, savaient que selon des données scientifiques et même leurs propres études que le pétrole contribue au réchauffement climatique[854], la solution c'est de payer généreusement des experts et des universitaires, moyennant la subvention des ONGs qui sont faites à leurs mesures. Il s'agit de Friends of Science, Ethical Oil et Global Climate Coalition. Le président d'Exxon avait même déclaré qu'il ne croyait pas au réchauffement de la planète, une croyance partagée avec le nouveau président des Etats Unis d'Amérique Donald TRUMP[855].

Selon toujours le même article[856], Exxon Mobil a remis des lettres et de l'argent à de nombreux scientifiques universitaires, économistes, etc. appartenant à l'American Entreprise Institute for Public Policy Research[857], pour les motiver à écrire des rapports défavorables aux conclusions des experts de l'ONU sur le réchauffement climatique.

---

[853] Op, cit, Nota 794.

[854] LAUZON,L.P., "les mensonges répétés et financés par Exxon Mobil ", consulté le 12 juillet de 2016. Sur ce site www.journaldemontreal.com/2015/12/18/les-mensonges-repetes-finances-par-exxon-mobil

[855] Idem

[856] Idem

[857] Est un Think tank américain fondé en 1943, financé par des multinationales. Il y a un autre groupe qui est très présent pour défendre les intérêts de ses pétroliers et lutte contre les politiques de maîtrise du risque climatique. C'est *Competitive Enterprise Institute*

Quant à Ethical Oil, assume la responsabilité de défendre le pétrole issu des sables bitumineux[858] de l'Alberta à Canada[859], en confirmant que c'est un pétrole « éthique ».

Au Québec et selon le journal de Montréal, une puissante industrie pétrolière a subventionné en 2013 la création, aux Hautes Études Commerciales de Montréal, de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie dirigé par l'émanant professeur Pierre-Olivier Pineau. Il est présenté toujours comme un expert indépendant et neutre, et qui ne parle jamais mal de ces pétroliers. Un autre scientifique célèbre au Canada qui avait reçu 1,2 million de dollars de l'industrie pétrolière dont Exxon Mobil, a toujours défendu que le réchauffement climatique est dû au soleil, en se basant évidement sur des démonstrations scientifiques.

Le groupe Friends of Science, aussi financé par les pétroliers, s'est payé de nombreux panneaux publicitaires qui tentent de duper l'opinion publique en affirmant que le soleil est le responsable du changement climatique et que l'homme n y est pour rien[860].

Le Global Climate Coalition[861], qui est aussi financé par les industries pétrolières du charbon et de l'automobile, a confirmé à la population et aux élus qu'il n'y avait pas assez de preuves scientifiques démontrant l'existence d'un lien entre l'émission de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique pour justifier la signature du Protocole de Kyoto par les États-Unis et il a joué un rôle dans le blocage de son ratification.

---

[858] C'est un mélange de bitume brut, de sable d'eau et d'argile. La quantité du pétrole à extraire dépend de l'épaisseur du bitume. Canada et Venezuela sont les deux régions dans le monde qui possèdent la majorité des sables bitumineux. Son extraction à ciel ouvert, est précédée par le retrait de la végétation, la surface qui ne contient aucune matière utile et le lit de calcaire. Donc cette extraction a un impact désastreux sur l'environnement.

[859] Selon Green peace, l'exploitation des sables bitumineux est une catastrophe écologique mondiale. Et demande aux gouvernements et aux compagnies pétrolières de cesser le déploiement du pétrole le plus sale du monde.

[860] Selon l'article consulté le 11/7/2016 sur le site web :
www.lapresse.ca/environnement/climat/201505/23/01-4871930-un-groupe-climato-sceptique-blame-pour-publicite-trompeuse.php.

[861] Un groupe international de lobbyiste qui s'opposait à la mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dissous en 2001 face à l'accroissement de nombres de ses membres qui comprenaient bien le lien entre les gaz à effet de serre et le réchauffement de la planète.

Il ne faudrait pas négliger le rôle de Summer Institute of Linguistics (SIL) créé par la famille Rockefeller dont le père est le créateur de Standard Oil, qui deviendra Esso et après ExxonMobile. Le SIL se présente comme organisation non gouvernementale américaine religieuse évangélique, très présente dans l'Amérique Latine et aussi en Afrique. Cette ONG, était la complice des sociétés pétrolières présentes en Équateur où elle a travaillé de près avec les indigènes notamment les Huaroni. Là où il y avait des indications de l'existence d'un gisement pétrolier, elle paraissait pour convaincre les indigènes de quitter leurs terres pour aller vivre dans les réserves des missionnaires où ils leur offriraient repas, habits, toit, soins médicaux et éducation religieuse, mais à condition de faire un don de leurs terres aux sociétés pétrolières[862].

Dans le cas de Monsanto, aussi il s'offre les services d'universitaires chargés d'apporter leur caution aux OGM et pesticides et qui se présentent comme des experts indépendants, alors qu'ils reçoivent de l'argent de Monsanto[863]. Même, 52% des experts travaillent pour l'Autorité alimentaire Européenne (EFSA) sur les pesticides ont des liens avec ce monstre[864]. Aussi, des scientifiques auraient contourné des études sur la dioxine dans le but de conclure à son caractère non cancérigène pour l'homme[865].

Récemment lors de la célébration du COP21 à Paris, l'image transmise peut résumer sans le moindre effort la relation que ces géants économiques ont avec et le milieu politique et matérialise parfaitement l'influence exercée sur le centre de prise de décision.

Il s'agit des noms des sociétés qui ont financé le COP21, les douze pollueurs de l'environnement ou financiers de ces derniers[866]. Leurs activités et objectifs font d'elles

---

[862] PERKINS J., *confesiones de un gangster économico,* op. Cit. nota 797

[863] Op cita nota 852.

[864] D'après une étude de Corporate Europe Observatory.

[865] D'après un rapport émit par Greenpeace en 1990 portant le titre de « Science for Sale ».

[866] Il s'agit d'EDF qui développe le charbon dans les pays du sud, ENGIE : acteur majeur dans le charbon et les énergies sales, Aéroport de Paris : utilise des technologies extrêmement polluantes dans ses aéroport, Suez membre du pro-facturation hydraulique, General : grand financier du charbon et de

les dernières qui pourraient se préoccuper de l'environnement ou chercher des solutions à sa dégradation.

L'ironie du sort fait que la CCNUCC accorde à ces multinationales, dominantes et pollueuses, un rôle prépondérant dans la conception des solutions au changement climatique en tant que partenaires qui partagent les tables des négociations[867].

2.3.3. Collaboration inconditionnelle des multinationales pour la protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar.

Comme nous avons pu le constater dans les deux premiers paragraphes, les multinationales œuvrent pour la réussite de leur activité et l'augmentation de leur capital. Et tout ce qui peut entraver leur planning est à écarter, et tous les moyens sont permis. Bien évidemment, l'environnement et le dernier élément qui peut être pris en considération.

Dans le cas du Détroit de Gibraltar, les grandes sociétés américaines utilisatrices de ce détroit en tant que pétrolières ou de fret avaient mis tout leur poids sur le Gouvernement des États-Unis pour que celui-là à son tour ait maintenu fermement sa proposition du changement de son régime juridique, du passage innocent au passage en transit.

Les Gouvernements parlent au nom des multinationales et ces dernières agissent soit directement ou moyennant de leurs lobbies sur les décisions prises au sein des réunions des Organisations Internationales comme la ONU, qui jusqu'à maintenant a gardé dans le placard le projet de code de conduites pour les firmes multinationales vis-

---

énergies sales, Caisse des Dépots : investit dans les secteurs polluants, AXA : spécule sur les catastrophes climatiques, Renault-Nissan : fait pression contre les limitations des émissions de gaz à effet de serre pour les voitures pro-nucléaire, PNB Paribas : finance les énergies fossiles et il est le plus grand financier du charbon en France, Bollore : défend les voitures électrique alimentées au nucléaire et AirFrance qui défend les mécanismes de compensation forestière et combat les mesures de limitation des émissions de gaz à effet de serre des avions.

[867] Lobby Planet Paris, un document en PDF consultables sur le site suivant : www.corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/lobbyguide_fr_small.pdf

à-vis de l'environnement, la CNUED, à ce qu'il parait a renoncé à sa responsabilité en matière d'élaboration des mesures de contrôle des activités des multinationales[868]. Leur influence sur les décisions prises au sein de l'Union Européenne, n'est secrète pour personne. Le parrainage des rencontres dans le cadre de la Convention Cadre des Nations Unies pour le Changement Climatique, ainsi que leur présence au cœur des débats, ne font qu'affirmer qu'aucune décision concernant la protection de l'environnement au niveau international ne pourrait aller à l'encontre des intérêts économiques de ces multinationales. La même scène peut se répéter au niveau national vis-à-vis des activités industrielles polluantes qui ont lieu sur le territoire national.

Sans omettre les recherches scientifiques qui peuvent être contournées au bénéfice des multinationales, ainsi, elles obtiennent un témoignage irréfutable sur la qualité de leurs activités et qui soi-disant ne portent aucune atteinte à l'environnement.

Le fait de se trouver devant une réalité aussi décevante, complexe et difficile de remédier, le pragmatisme impose à ce que ces acteurs économiques soient impliqués en tant qu'acteurs juridiques officieux du Droit International en matière du droit de l'Environnement.

En ce qui concerne l'objectif de ce travail de recherche sur la possibilité et l'utilité d'un cadre juridique plus protecteur à l'environnement marin du Détroit de Gibraltar, il faudrait absolument impliquer toutes les sociétés utilisatrices de notre détroit. Par toutes les sociétés, nous entendons, les compagnies pétrolières, les compagnies du transport maritime de toutes les catégories de marchandise.

Concernant le cas des navires qui communiquent les deux rivières, le problème ne se pose pas, attendu qu'au moment de la traversée verticale, ce sont les normes et les règlements nationaux des pays riverains qui s'appliquent et ces navires sont contraints de les respecter.

---

[868] Article intitulé « l'impuissance du droit international face à la puissance tentaculaire des firmes polluantes» en format PDF consultable sur le site :
www.ired.org/modules/infodoc/cache/files/french/l_impuissance_du_droit_international.pdf

Les compagnies en question, pourraient anéantir tout effort fourni dans le but d'arriver à un accord international visant le renforcement de la protection de l'environnement marin. Elles ne manquent pas de moyen pour y arriver. Disposant de leur groupe de pression et des moyens économiques abondants, il ne serait aucunement compliqué d'imposer leur loi. Car tout nouveau cadre juridique protecteur de l'environnement marin pourrait être interprété par une baisse de profit ou une probable restriction de liberté dont elles jouissent jusqu'à nos jours.

Mais là, il faudrait procéder à la stratégie pertinente qui les mettrait à table pour soulever la question et étudier les conséquences. Il faudrait souligner que nous travaillons dans le Droit International, et que ces acteurs économiques ne sont pas sujet du Droit International qui les relève au rang des États pour participer directement aux négociations sur le même pied d'égalité, bien que nous les ayons considérés plus haut officieusement comme des acteurs du Droit International. Ajoutant à cela que dans le Droit International de l'Environnement, il y a un grand vide juridique qui devrait imposer des normes et des règlements visant la conduite des multinationales vis-à-vis de l'environnement.

Subséquemment, ce sont les États auxquels appartiennent ces multinationales qui devraient être impliqués dans les négociations menant à la conclusion d'une convention internationale sur la protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar. Ces mêmes États devraient mener à leur tour des discussions avec les multinationales portant leurs nationalités.

Il faudrait sincèrement reconnaitre que c'est une procédure ou un travail qui reste surréaliste, vu que nous avons vu plus haut, comment ces multinationales puissantes et polluantes, imposent la règle de leur jeu économique non seulement à leur propre État, mais aussi aux États hôtes où elles se sont installées pour exercer leurs activités industrielles polluantes et destructrices aussi bien de l'environnement que de la population locale.

Mais le problème qui se pose toujours, concerne les conditions pécuniaires qu'imposent habituellement, les sociétés pour ne pas voir leur chiffre d'affaire baisser.

Et là, il faudrait étendre la discussion aux parties qui devraient supporter solidairement les conséquences de toute concession.

Dans ce contexte nous devons prendre en considération que l'évaluation du coût du transport international maritime dépend des frais d'un ensemble de services et dont chaque composant a sa propre évaluation[869]. Seulement pour avoir une idée claire, nous pouvons citer d'une façon simplifiée le coût du produit expédié ; des ports, des flux commerciaux ; de la structure de l'industrie maritime ; de la position au sein du réseau du transport maritime mondial et du coût de l'exploitation des navires.

Jusqu'à maintenant, nous avons fait référence seulement à des États dont les multinationales portent leurs nationalités, sans les nommer. Il est très utile de préciser lesquels ou d'en citer ceux dont l'importance sur la scène internationale ne peut être omise. Il s'agit des puissances qui, tout simplement, dirigent le monde à leurs guises, qui n'hésitent en aucun moment à bafouer les normes du droit international pour atteindre leurs objectifs et imposer leurs propres normes quoi qu'elles aillent à l'encontre des principes et mœurs internationaux. Nous faisons référence en premier lieu aux Etats-Unis d'Amérique, à la France et à la Grande-Bretagne.

Les États-Unis d'Amérique et la Grande-Bretagne ont une forte présence dans le Détroit de Gibraltar, qui représente un point géostratégique sans équivalence, et en principe jouissent d'une bonne relation avec les États riverains, à l'exception de la Grande-Bretagne avec l'Espagne et cela est dû au conflit historique relatif à la colonie de Gibraltar. La France, comme pays méditerranéen qui ne peut en aucun cas rester à l'abri des problèmes de pollutions maritimes résultant de tout sinistre qui peut arriver à notre détroit, dispose en principe d'une bonne relation avec les pays riverains bien qu'avec le cas du Maroc, nous assistons dernièrement à des acharnements sporadiques qu'à mon humble avis, trouvent ses origines dans la période du protectorat et que la France semble, de temps à autre, vouloir ressusciter et agir en tant que tuteur. Mais ils restent des alliés historiques.

---

[869] Pour plus de détail, il est possible de consulter le rapport de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement : Review of maritime transport 2015, chapitre 3.

La bonne relation à laquelle nous faisons référence représente la pierre angulaire pour lancer toute discussion sur le sujet, que ce soit à un niveau réduit d'États ou bien sur un plan plus large.

Ce que nous pouvons retenir que toute voie prise pour parvenir à un accord international qui concerne le renforcement de la protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar sans l'implication officielle de ces acteurs économiques, qui assument leur part dans sa pollution, ne pourraient jamais aboutir aux solutions exemptées par toutes les parties touchées par la situation environnementale de notre Détroit. Rappelons-nous continuellement, qu'elles sont et seront toujours présentes là où les grandes décisions traitant la problématique de la dégradation de l'environnement de la planète, sont et seront confectionnées.

Résumé

En arrivant au dernier chapitre de ce travail, nous constatons qu'au niveau international, la protection de l'environnement marin du détroit de Gibraltar est assurée par les conventions internationales qui ont été abordées dans la première partie comme toute autre partie des zones maritimes.

Quant au niveau national, les États riverains disposent des lois et règlements qui régissent la protection de l'environnement marin d'une façon globale.

Toutefois, il serait intéressant de souligner qu'aucune convention internationale ne met en évidence un article ou voire un paragraphe faisant référence à la protection de l'environnement marin des eaux qui constituent la mer territoriale de détroits de navigation internationale. Ceci est dit, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, reste l'unique convention internationale qui a abordé le sujet dans son article 43.

Dans le même contexte, les normes nationales concernant la protection de l'environnement marin des États riverains ne contiennent aucune référence à la particularité de la mer territoriale formant les eaux du détroit de Gibraltar comme détroit servant à la navigation internationale.

L'objectif de ce dernier chapitre qui s'est basé sur ces constations, consistait sur la discussion de la possibilité et le besoin de présenter un cadre juridique plus

protecteur pour l'environnement marin dans le détroit de Gibraltar aussi bien au niveau national qu'international.

Pour cibler cet objectif, il fallait traiter notre hypothèse d'abord au niveau national en analysant le défi auquel les États riverains devraient faire face. En premier lieu, la responsabilité de la protection de l'environnement main de ce détroit retombe sur les épaules de ces États.

Dans ce sens, il était judicieux de projeter la lumière sur la politique et les moyens investis en protection de l'environnement marin, un éventuel approchement de leurs politiques et préoccupations pour l'affaire du détroit et sur la possibilité de prévaloir cette protection devant l'historique différend territorial.

Par la suite sur le plan international, la discussion et l'analyse ont été portées sur les articles 21 et 43 de la CNUDM et la marge que permet cette convention pour donner lieu une norme internationale contraignante et dont le but est de protéger l'environnement marin du détroit de navigation internationale.

Comme nous avons vu antérieurement, les États riverains ne sont pas les seuls acteurs de la scène internationale, il fallait mettre en relief les autres piliers fondamentaux qui pourraient jouer un rôle clé dans l'élaboration des éventuelles normes de protection. Cela revient évidemment à leurs poids présents dans cette zone géographique. A savoir, l'Union européenne, le Royaume Unie, les États utilisateurs du détroit de Gibraltar ainsi que les ONGs militantes pour cette cause.

Il fallait aussi aborder un autre volet qui, à son tour, a son mot à dire quand il s'agit de la protection de l'environnement. Cela ne devrait être aucunement un secret si l'influence économique sur les relations internationales est révélée dans la dernière partie de ce chapitre et qui finit toujours par graver sa volonté dans le droit international. Plus encore, il pourrait être considéré comme la locomotive qui tire les grandes lignes de la politique mondiale.

Alors que le capitalisme n'a ni principes ni sentiments, il ne faudrait surtout pas s'étonner de voir que pour ces gigantesques multinationaux, la protection de l'environnement serait le dernier point qui pourrait faire partie de leurs provisions. Le développement durable non plus ne pourrait accompagner leurs objectifs annuels. Tout

simplement, la nécessité et la revendication d'un environnement protégé reste insignifiante devant leurs aspirations économiques.

Pour illustrer cette idée, il fallait en premier lieu souligner la présence désastreuse de ces multinationales à traves les trois continents, à savoir, l'Afrique, l'Asie et l'Amérique latine. Par la suite, leurs présences au centre de prise de décision ainsi que leurs influences sur le monde académique et scientifique.

La résultante de ce qui a été analysé, confirme que la protection de l'environnement marin du détroit de Gibraltar ne pourrait omettre la collaboration inconditionnelle de ces multinationales.

Conclusions

Tout au long de ce travail de recherche, portant sur le Détroit de Gibraltar et plus précisément sur la protection internationale et nationale de son environnement marin, l'objectif était de répondre aux hypothèses qui ont fait l'objet de ce projet de thèse.

Dans cette optique, nous supposions que l'environnement marin des détroits de navigation internationale dont les eaux forment les eaux de la mer territoriale des Etats riverains, ne serait pas protégé dans le droit international. Et par la suite la nécessité d'un cadre juridique adaptable à leur condition de détroit régi par les articles 37 et 38 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

Cette convention resterait jusqu'à présent, la seule Convention Internationale qui a traité explicitement la protection de l'environnement marin dans les Détroits de Navigation Internationale, et plus exactement dans son article 42.

Ainsi, la dégradation de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar qui a été le centre de ce travail de recherche, serait la résultante de l'absence d'un cadre juridique adapté à la particularité de ces détroits servant de navigation internationale, qui veillerait à la protection de son vulnérable environnement marin.

Et en prenant en considération la situation de ce Detroit, objet de ce projet, et le contentieux qui lui est inhérent, il se trouverait que les problèmes opposant les États riverains, iraient à l'encontre de la conclusion d'un accord international qui pourrait être la base qui forge un model juridique pertinent pour la protection de son environnement marin tout en respectant le régime juridique de ce détroit.

Là, les États riverains se trouvent devant un défi à relever. Il s'agirait de reléguer en second plan, leur contentieux historique dans le but de parvenir à annuler son impact sur la protection de l'environnement marin du Détroit de Gibraltar. Le succès de ce défi aurait une incidence directe sur la réussite de la conclusion d'un

accord international qui pourrait représenter la plateforme d'un cadre juridique acceptable dans le Droit International, offrant la protection de l'environnement marin à mesure dudit Détroit.

Néanmoins à côté de ces États riverains, il y aurait d'autres acteurs sujets de Droit International qui pourraient jouer un rôle catalyseur dans l'élaboration de l'accord international qui a été mentionné antérieurement. Il s'agit du Royaume Uni et de l'Union Européenne. Chaque acteur selon le prorata de sa relation avec le Detroit de Gibraltar ainsi que son poids sur la scène internationale.

Vu l'intérêt géostratégique du Detroit de Gibraltar, il y aurait d'autres acteurs intrinsèquement lié à la protection de son environnement marin et dont la présence reste vitale pour réussir à réunir la communauté internationale autour du problème environnemental dudit détroit. Il s'agirait des États utilisateurs du Détroit de Gibraltar sans omettre les multinationales aussi bénéficiaires du passage en transit. Car il faudrait prendre en compte la corrélation entre les intérêts économiques et aussi bien la protection que la dégradation de l'environnement marin.

Ceci est dit, il n'y a aucunement l'intention de minimiser ou d'omettre le rôle que pourraient jouer les ONGs locales. Elles seraient à leurs tours considérées parmi les acteurs vitaux pour la réussite d'un plan de protection à un niveau international.

Effectivement pour parvenir à la réalisation de ce travail et répondre aux hypothèses sus mentionnées, il fallait d'abord bien découvrir le monde du Droit International de l'environnement. Car je supposais qu'il serait très intéressant pour un simple lecteur, de construire une idée, bien qu'elle soit simple et succincte, sur cette discipline de l'ordre juridique mondiale.

A ce niveau-là, je me suis basée principalement sur les ouvrages du professeur Alexander Ch. KISS et celui du professeur Philipe SANDS, en adoptant la même pédagogie. Subséquemment, son historique, caractéristiques et ses sources ont été abordées.

Étant donné que, quelques-uns des principes fondamentaux du Droit International de l'environnement allaient être abordés et investis dans les analyses du dernier chapitre de ce travail, il était nécessaire d'aborder ses sept principes qui ont clôturé la présentation concernant le Droit International de l'environnement.

Tout en restant dans la démarche de faciliter la compréhension de ce travail, vu que le titre de cette thèse doctorale illustre bien que particulièrement c'est l'environnement marin qui est visé, il fallait aussi adopter la même procédure pour le Droit International de l'environnement marin.

Il était indispensable de délimiter physiquement l'environnement marin afin de pouvoir mieux visualiser la scène de ce travail une fois l'axe principal du sujet est approché. De même, les sources de son contamination ont été soulevées pour nous servir par la suite une fois ce travail de recherche s'approche du cœur du sujet.

Toujours, dans le cadre de répondre aux exigences de ce projet de thèse, nous avons essayé de présenter une vision globale des normes internationales qui régissent la protection de l'environnement marin.

A cet état d'avancement, nous convergions plus vers la délimitation géographique de notre sujet. D'où l'utilité d'aborder le cadre juridique dans le Droit Régional et précisément dans le cas de la mer méditerranéenne.

Après avoir présenté une étude sur les Conventions Internationales ciblant la protection de l'environnement marin, il s'est avéré qu'aucune des conventions conclues n'aurait abordé la protection des zones délimitées dans les Détroits de Navigation Internationales.

Cependant, il faudrait préciser que les conventions internationales auxquelles nous faisons référence sont celles qui ont été conclues postérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Exactement après le 16 novembre 1994. A titre de rappel, nous citons les conventions internationales en relation avec la protection de l'environnement marin qui ont été conclues après la date citée.

Il s'agit de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses 1996. La convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures en soute, Bunker 2001 ; la convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires ; la convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiment des navires ; la convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr

et écologiquement rationnel des navires, 2009 et la convention internationale de Nairobi 2007sur l'enlèvement des épaves.

Effectivement, quand il s'agit de la détermination des zones de l'application de ces conventions internationales, la délimitation se résume en un terme, à savoir la mer ou les eaux marines. Ce qui pourrait bien répondre à notre première hypothèse qui stipule que les Détroits de Navigation Internationale ne seraient pas protégés ni par un cadre juridique internationale ni par cadre juridique régional qui leur réserve un espace propre dans ses normes.

D'où l'utilité de traiter à part, dans un autre sous-chapitre, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, ainsi que les Détroits de Navigation Internationale régis par les articles 37 et 38.

La conclusion de l'UNCLOS, a connu des sessions marathoniennes qui sont en nombre de 9 et qui ont duré pendant neuve ans de négociations complexes et dures avec la convergence des intérêts de certains bloques et la divergence des autres.

Encore une fois, notre travail de recherche s'approche plus à la délimitation du thème du projet et nous nous trouvons à la hauteur du droit de la mer et les Détroits de Navigation Internationale soumis au régime de passage en transit.

Jusqu'à présent, la CNUDM resterait la bible du Droit de la Mer qui a tenu à intégrer les deux antérieures convention de Genève, à savoir celle de 1930 et de 1958, en un seul et unique document et bien entendu à instaurer d'autres normes, notamment l'extension de la mer territoriale à douze miles nautiques et l'établissement d'un nouveau régime aux détroits de navigation internationale unissant la haute mer ou la zone économique exclusive à la haute mer ou la zone économique exclusive et dont les eux forment entièrement ou partiellement les eaux territoriales des États riverains. Ce régime et dit passage de transit imposant un passage rapide et continu et qui ne devrait pas être interrompu par les États riverains.

Ce changement de régime juridique, devait affecter une centaine de Détroits qui servaient de navigation internationale, mais ils ne représentaient pas le même intérêt géostratégique pour les grandes puissances qui avaient défendu impitoyablement l'application du niveau régime.

Les principaux détroits régis par les articles 37 et 38 de l'UNCLOS et qui sont classés les premiers par leur intérêt aussi bien géostratégique que par son importance pour la navigation commerciale sont Bab-El-Mandeb, Hormuz, Malacca et Dover.

Dans l'optique de répondre postérieurement à l'une des hypothèses, nous avons opté pour traiter les Détroits sus cités, en présentant une vision sur leur position géographique, la richesse de sa biodiversité, l'état de son environnement marin, ainsi que la présence ou l'absence d'un conflit territorial entre les États riverains.

En arrivant à l'étude du cas du Détroit de Gibraltar, nous nous installons au centre du sujet de ce projet de thèse. Nous avons pu mettre en relief sa valeur naturel et son intérêt géostratégique qu'il représente et pour le commerce international et pour les grandes puissances.

En ce qui concerne son environnement marin, il a été possible de soulever les problèmes environnementaux que connait le détroit de Gibraltar et par la suite la nécessité d'un cadre juridique qui pourrait être plus protecteur et freinerait la dégradation de son environnement marin. Mais cela ne pourrait être que dans le cadre du Droit International sans perturber son régime juridique régi par les articles 37 et 38 de l'UNCLOS.

Pour ce faire, l'intérêt de présenter une synthèse sur les principaux sujets et acteurs juridiques du Détroit de Gibraltar et leurs engagements internationaux et régionaux dans la matière de la protection de l'environnement marin.

Avant tout, ce qui doit être retenu en premier plan, l'existence d'une certaine asymétrie au niveau de ces sujets et acteurs juridiques. D'abord il y a l'existence de deux États riverains, sujet de droit international ; à savoir, l'Espagne et le Maroc face à un autre acteur qui ne dispose pas de personnalité juridique. Evidemment, il s'agit de la colonie britannique de Gibraltar. Du moment où les premiers acteurs disposent de leur droit souverain de signer, d'adhérer et de rectifier les conventions internationales ou régionales, le Gouvernement de Gibraltar ne dispose pas de ce droit qui revient au Royaume-Uni d'étendre les conventions internationales aux territoires d'Outre-mer, selon des critères qu'il peut juger pertinents à la particularité et les caractéristiques de ces territoires.

Il y a aussi l'Union Européenne qui est présente dans le Détroit de Gibraltar du moment que la frontière Nord de ce dernier coïncide avec la frontière Sud de cette

organisation internationale d'intégration. Ainsi, la mer territoriale de la partie nord est une mer incluse dans la surface maritime de l'Union européenne. A côté de cela, il se trouve que l'acteur de la rive sud, qui est le Maroc, un pays qui jouit, dans le cadre de la politique européenne du voisinage, d'un statut avancé. C'est-à-dire, il bénéficie de tous les avantages accordés au pays membre, sauf l'intégration des Institutions Européenne. Une situation qui nous permet de conclure que la présence de l'Union Européenne est remarquable dans le Détroit de Gibraltar, à tel point que nous pourrions qualifier ses eaux comme étant des eaux quasi union européennes.

Au niveau de leurs engagements internationaux, le Maroc et l'Espagne ont signé ou adhéré, rectifié ou dans l'attente de la rectification de la majorité des conventions internationales relatives à la protection de l'environnement marin qui ont fait l'objet de ce travail au deuxième sous chapitre du premier chapitre. Nous avons pu constater que le Maroc n'a pas signé la Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine des transports maritimes de matières nucléaires, ni celle de l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière.

En ce qui concerne les dates de ratification des conventions internationales ou bien celles de leurs entrées en vigueur, dans un certain cas sont très proches et dans autre, cela avait pris un certain temps de décalage, notamment dans le cas du Maroc.

Cette différence pourrait être interprétée à deux facteurs possibles : soit elle est due au différent mode de signature et de ratification des conventions internationales dans les deux pays riverains, ou bien elle pourrait être intrinsèque aux moyens économiques et techniques qui exigent l'application des conventions en questions. Nous pensions même, à l'implication de plusieurs départements qui devraient accommoder leurs accords[870].

Concernant leur engagement régional, les deux États font partie de la Convention de Barcelone ainsi que de ses protocoles. Avec la seule différence pour l'Espagne qui n'a toujours pas encore ratifié le protocole offshore et le protocole de Hazardous wastes.

---

[870] Actuellement le Gouvernement marocain est formé par quarante membre, entre chef de Gouvernement, ministres (23), ministres délégués (14) et secrétaire d'État (1). Alors que dans le cas de l'Espagne tout le Gouvernement est formé par 13 ministre. Donc, si nous passons à une analyse profonde de cette différence nous pourrions très bien soulever l'impact du nombre du Gouvernement sur l'agilité et le rendement, notamment quand il s'agit des procédures qui accompagnent la signature d'une convention internationale qui implique et engage plusieurs ministères.

Dans le cas de Gibraltar et vu sa situation juridique, il ne peut être évidemment comparé dans le cadre de la signature ou la ratification des conventions internationales étudiées au début de ce projet de thèse. Car cela dépend exclusivement de la Grande-Bretagne qui devrait juger opportun ou non, l'extension d'une convention internationale sur la protection de l'environnement marin.

Mais ce qui reste inconcevable, c'est l'absence de Gibraltar dans la convention de Barcelone, qui depuis 1995 est devenue la Convention pour la protection de l'environnement marin et du littoral de la Méditerranée, et bien évidemment de ses sept protocoles contrairement au cas du Maroc et de l'Espagne. Tandis que le Royaume-Uni n'est pas et ne peut faire partie de cette convention qui concerne uniquement les pays méditerranéens[871].

Pour l'autre acteur du Détroit de Gibraltar, l'UE a ratifié l'UNCLOS et la Convention relative à l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière. Et c'est le même cas pour la Convention de Barcelone ainsi que ces sept protocoles.

Afin de répondre à l'une des hypothèses de ce travail de recherche, et qui concerne l'impact du conflit territorial inhérent à notre Détroit sur la conclusion d'un accord entre les États riverains ou plus précisément ses acteurs, visant le renforcement de la protection de son environnement marin, il fallait projeter la lumière sur la coexistence du conflit territorial et la dégradation de son environnement marin.

Si le conflit territorial dans le détroit de Gibraltar a été considérablement traité dans plusieurs travaux académiques, l'impact de ce conflit historique sur son environnement marin n'a tout de même pas été soulevé que par le Professeur Jesús Verdú Baeza dans son ouvrage Gibraltar : controversia y medio ambiente. Ainsi fallait-

[871] Lors de mon entretien téléphonique avec Mr. Klive Crisp, Environment officer, que le Gouvernement de Gibraltar, qui est soutenu par les encouragements du Gouvernement de Royaume Unis, fait des efforts pour faire partie de cette convention. Jusqu'à maintenant toutes les initiatives se vouent à l'échec pour des raisons politiques. Tout simplement il s'agit ici de l'opposition du Gouvernement espagnole. Malheureusement cette convention ne porte aucune indication sur les conditions que doit remplir l'État qui souhaiterait faire partie et spécialement le cas de la colonie britannique. J'ai essayé de porter mes questions aux près du Secrétariat de l'Union pour la Méditerranée. Toutefois, la réponse reste loin d'apporter des éclaircissements à cette question vue qu'elle a juste confirmé que le Royaume Unis et l'Espagne sont bien membres de l'UPM. J'ai reçu la même réponse que j'ai reformulé et rectifié ma question pour souligne que je souhaité recevoir une réponse pour le cas de la Convention pour la protection de l'environnement marin et le littorale méditerranéen. Connue antérieurement par la Convention de Barcelone.

il absolument y revenir pour donner une image claire et complète de la situation au détroit de Gibraltar.

Effectivement, la comparaison entre les Détroits régis par les articles 37 et 38 de l'UNCLOS qui se distinguent par leur importance géostratégique et leur vitalité pour le commerce maritime, à savoir les Détroits de : Bab-El-Mandeb, Ormuz, Malacca, Dover et Gibraltar, il n'y a que ce dernier qui se particularise par l'existence d'un conflit territorial[872] entre les États riverains qui fait que jusqu'à présent ne dispose pas de la délimitation maritime qui doit normalement séparer les mers territoriales des pays riverains conformément aux dispositions des articles 3-7 de l'UNCLOS. Cela est dû à la conception de chaque États de la désignation de la ligne de Base qui se fonde sur ses revendications territoriales historiques et qui se heurte à celle présentée par l'autre partie qui rejette ladite revendication.

Pour terminer les conclusions de la première partie, nous nous arrêtons au niveau d'une autre catégorie d'acteur dans le détroit de Gibraltar et dont le rôle reste appréciable et louable pour la protection de son environnement marin. Il s'agit des acteurs non étatiques représentés par les Organisations Non Gouvernementales "riverains".

Nous avons pu présenter les trois ONGs présentes dans la rive nord du détroit de Gibraltar et qui militent pour la protection et la préservation de son environnement, notamment marin. Leur implication pour cette cause ainsi que leur relation et coopération avec les gouvernements, devrait être prise en considération pour tout projet visant le renforcement de la protection de son environnement marin.

Malheureusement, au niveau de la rive sud, nous n'avons pas pu recenser des associations ou ONGs[873], qui partagent la même préoccupation que celles du nord. Il fallait bien poser la grande question POURQUOI le sujet de la protection et la

---

[872] Si dans le cas du détroit d'Ormuz, nous ne pouvons pas nier l'existence d'un conflit de souveraineté entre l'Iran et les Émirats Arabes Unies, qui sont, à côté d'Oman, sont les pays riverains de ce détroit, le conflit en question sur les îles grande Tumba, la petite Tumba et l'île d'Abou Moussa. La position géographique de ce conflit est située à l'extérieur de la zone du détroit d'Ormuz dans le golfe persique. Et l'absence de la délimitation maritime n'affecte en aucun cas les eaux territoriales de ce détroit.

[873] Mon contacte avec l'Observatoire régionale de l'environnement et du développement durable de la Région Tanger- Tétouan via courriel, est tâché de déception et n'a été d'aucune utilité pour ce projet de thèse.

conservation de l'environnement marin ne fait pas l'objet de certaines associations qui incluent le terme de « l'environnement » dans leurs activités mais sans vraiment lui donner l'espace qui mérite. Quant au détroit de Gibraltar, il est complètement absent. Il serait possible de donner une réponse qui pourrait être considérée plutôt comme une réflexion à haute voix. Peut-être la protection de l'environnement marin est spécialement du détroit de Gibraltar, requière-t-elle une atmosphère de travail qui ne soit pas influencée par des problèmes et préoccupations socio-économiques et politiques.

Arrivant à l'hypothèse visant la nécessité d'un cadre juridique offrant une protection pertinente à notre détroit - tout en respectant son régime juridique, et le défi que devraient relever les pays riverains pour parvenir à la protection de l'environnement marin dans le Détroit de Gibraltar- il était nécessaire dans la deuxième partie de ce projet de thèse, en abordant le premier chapitre, de présenter une synthèse de la politique de la protection de l'environnement marin des acteurs riverains.

Pour ce faire, nous avons présenté une approche sur les organes et organismes de l'UE qui se consacrent à la protection de l'environnement ainsi que l'arsenal juridique européen visant la protection de l'environnement marin.

La même procédure a été suivie dans le cas de l'Espagne, du Maroc et de la colonie britannique de Gibraltar. Par conséquent, nous avons présenté une image claire des institutions nationales qualifiées pour la protection de l'environnement marin et par la suite leurs lois nationales dans la matière.

Touchant la fin de ce projet de thèse avec le second chapitre, nous avons essayé d'analyser la convergence et la divergence des États riverains dans leurs politiques de la protection de l'environnement marin. Chose qui permettrait de compléter l'image de la possibilité d'un accord entre ces États, pour joindre leurs efforts autour d'un accord dans le cadre du droit international convoitant la protection de l'environnement marin du détroit que le destin a voulu qu'ils partagent.

Les études au niveau national, ont révélé un grand écart aussi bien du côté quantité que du côté diversité entre la législation espagnole et la législation marocaine. La première est assez productive et qui va en concert avec l'ordre juridique mondial, face à la deuxième peu productive, obsolète et lente. Si dans le cas de l'Espagne, entre

1966 et 1977, huit lois ont vu le jour, pour le Maroc entre 1973 et 2012, il y a seulement six. Avec des projets ou de avant-projet de loi qui attendent leur libération depuis cinq et même six ans. Ce retard dans la salle d'attente législative, ne favorise absolument pas la protection de l'environnement marin. Car le facteur temps lui est défavorable en plus de la multiplication du budget alloué pour leur élaboration.

Pour être juste vis-à-vis de ces deux États, il convient de mettre en relief la situation à partir de 1972, l'année de la naissance du droit international de l'environnement avec la Déclaration de Stockholm. Devant un Espagne qui connait une stabilité depuis 1962, même durant la transition vers l'Espagne démocratique. Cette stabilité politique serait certainement un facteur motivant pour se centrer sur le sujet de la protection de l'environnement marin, moyennent l'élaboration et le renforcement d'un cadre juridique propice. Sans oublier son intégration au sein de la Communauté européenne économique et l'application de ses directives dans la matière, qui a permis de consolider la politique en question.

Pour le Maroc, il ne faudrait pas omettre l'impact négatif du protectorat sur le développement de sa législation dans la matière. L'insécurité durant et après les deux coups d'États de 1971 et 1972, aurait fait que la priorité ait été donné à la constitution des institutions d'États stable pour maîtriser la sécurité intérieure. Dans des telles conditions se consacrer à la protection de l'environnement reste secondaire et même négligeable. Le pouvoir législatif, entre 1994 et 2007, a connu sept gouvernements et cinq remaniements de gouvernement, en plus de la transition de la couronne.

Surement si nous entamons un simple travail de recherche parmi les États qui ont une législation nationale, sur la protection de l'environnement, très développée, le résultat engloberait les États politiquement et socialement stable et surtout où règne une atmosphère exaltante de démocratie.

Il se trouve qu'aucun accord, entre les États dans tout domaine, ne peut avoir lieu sans qu'il ait l'existence d'un dialogue continu, stable et fluide. Dans notre cas, il existe entre le Maroc et l'Espagne un dialogue bilatéral qui avait abouti à la conclusion de deux accords, le premier en 1996 qui manifeste leur désir de développer leur coopération dans le domaine de la sécurité de la navigation maritime, spécialement matière de prévention et lutte contre la contamination et le sauvetage maritime. Le deuxième signé en 2000 visant l'environnement marin en général.

Quant au cas d'un dialogue horizontal à la rive nord, depuis la bonne initiative de voir un dialogue sur Gibraltar établi et impliquant en plus de l'Espagne et le Royaume-Uni, à Gibraltar en 2004 avec le Forum Tripartie et les accords de Cordoba, en janvier de 2012 officiellement le nouveau gouvernement investi a mis fin au dialogue en question[874]. Depuis, tout pourparler entre l'Espagne et Gibraltar ne peut aller au-delà d'une simple conversation locale entre deux voisins condamnés à dialoguer quand la situation l'exige. Evidemment cela ne pourrait avoir aucun poids sur l'établissement d'un accord qui mènerait vers l'unification des voix des États riverains.

Il convient aussi de signaler l'absence de toute discussion convoitant la protection de l'environnement marin du détroit partagé. Peut-être serait-il dû à l'existence du conflit territorial et surtout l'absence d'une délimitation maritime. Un sujet tabou, épineux ou vulnérable ? Probablement chaque partie pourrait choisir le terme suivant sa conviction et sa perception de la situation.

Là, nous pourrons répondre à notre hypothèse concernant l'influence du conflit existant sur la possibilité de conclure un éventuel accord visant la protection de l'environnement marin du détroit partagé.

Si nous pouvons juste signaler le cas du détroit de Dover et aussi de Malacca, où il y a absence de tout conflit territorial entre les États riverains, c'est pour mettre en relief les accords existants et favorisants la protection et la conservation de l'environnement marin des détroits en question.

Dans le cas du détroit, sujet de ce travail de recherche, il faudrait relever un défi qui n'est autre que de favoriser la protection de l'environnement marin devant le conflit territorial existant et de l'anéantir momentanément. Pourtant nous avons deux cas qu'il serait judicieux d'évoquer dans le cadre dudit défi. Le premier est celui de l'Arctique, où les cinq États riverains ont relégué au second plan leur revendication inhérente à l'océan arctique afin de se pencher vers la protection de son environnement marin avant

[874] Il est intéressant de souligner que l'établissement de ce dialogue a eu lieu durant le gouvernement du parti socialiste, que se soit en 1984 lors des Déclaration deBruxelles comme en 2004 qui manifestait toujours sa disponibilité de se mettre à table et de dialoguer. Et la fin de cet espoir a été signé par le gouvernement du parti populaire juste après son élection en décembre 2011. Mettant ainsi, en pratique son opposition contre tout dialogue notamment en présence de Gibraltar. Le gouvernement sortant de Rajoy prétendait même annuler l'accord de Córdoba concernant l'utilisation commune de l'aéroport de Gibraltar et par la suite la suspension de la normative aérienne européenne.

qu'il ne soit trop tard. Car il faudrait toujours rappeler que le temps ne joue pas en faveur de l'environnement. Par contre un conflit territorial peut être résolu sans un impact négatif sur le territoire.

Un autre cas à citer dans le cadre de la prévalence d'un intérêt qui ignore complètement le conflit existant, est cette fois-ci entre les propres États riverains du détroit de Gibraltar. Au niveau de l'axe vertical : hispano-marocain, l'existence de la Reserve Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée Andalousie (Espagne)-Nord du Maroc, déclarée par l'UNESCO. La délimitation comprend aussi la zone du détroit, mais il n'y a eu aucune déclaration de réserve sur les zones de conflit comme dans le cas lors de la ratification de l'UNCLOS. Dans ce cas, ils ont bien anéanti et annulé le problème pour aboutir à ladite réserve.

Un autre exemple bien qu'il ne touche pas l'environnement, il reste une démonstration de la prévalence d'un intérêt devant la controverse en question. Du côté nord, l'ouverture de l'Institut Cervantès à Gibraltar en 2011, suite au Forum tripartite et les accords de Cordoba, bien qu'il ait pu être interprété comme renonciation de la revendication historique de l'Espagne. Mais l'enseignement de la langue espagnole et la divulgation de la culture espagnole l'ont emporté.

Du côté sud, l'installation d'un passage douanière entre Sebta et la ville limitrophe de Fnideq, pourrait aussi être interprétée comme renoncement à la revendication historique du Maroc et la reconnaissance de sa légitime appartenance à l'Espagne. Par contre c'est l'intérêt de la sécurité et le control du flux dans les deux sens qui l'ont emporté devant le conflit territorial.

Ainsi, il est facile de constater que, quand il y a une décision basée sur un raisonnent bien étudié et structuré et sur la bonne foi et la bonne volonté, un tel défi pourrait bien avoir lieu.

A côté de ce qui a été dit, il est important de rappeler l'importance du principe du bon voisinage et coopération internationale, la précaution et la prévention du droit international de l'environnement dans le rapprochement des parties concernées pour un environnement marin du détroit de Gibraltar plus protégé. Nous avons vu l'exemple de la protection de la Mer du Nord, l'Océan Arctique et aussi la création de la Réserve de la Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée.

Cependant il reste insuffisant, dans le cas notre détroit, de penser à la conclusion d'un simple accord entre les États riverains pour offrir la protection escomptée à son environnement marin, attendu qu'il s'agit d'un détroit de navigation internationale régis par les articles 37 et 38 de l'UNCLOS, et qu'il faudrait un accord dans le cadre du droit international pour qu'il soit contraignant. Car tout accord entre ces États ne peut concerner que les navires battant leurs pavillons.

Cette hypothèse est fortement alimentée par l'article 42 à travers de son paragraphe (b), qui ne permet aux États riverains d'élaborer des normes protégeant la mer territoriale se trouvant dans les détroits en question, qu'en appliquant[875] les normes internationales existantes dans la matière. C'est ce qu'on pourrait dénommer la souveraineté limitée sur la mer territoriale qui correspond aux eaux du détroit de navigation internationale.

Consultant la partie XII de l'UNCLOS qui vise la protection de l'environnement marin, nous constatons qu'elle ne ramène aucune nouvelle solution au problème de la protection de l'environnement marin dans les détroits soumis au régime du passage en transit, respectant leur particularité de se trouver partiellement ou entièrement dans la mer territoriale des États riverains. Ces derniers se trouvent avec les mains attachées, ne pouvant qu'appliquer les normes existant dans l'ordre juridique mondial et qui ont été définis avant la conclusion et l'entrée en vigueur de l'UNCLOS. D'où, ces normes ne correspondent aucunement au changement imposé par la Convention de Montego Bay.

Face à cette situation, il fallait analyser le rôle que pourrait jouer le Tribunal International du Droit de la Mer dans la protection de l'environnement marin de ces détroits de navigation internationale. Nous soulevons deux solutions possibles offertes par le TIDM : la première concerne la demande des États riverains au Tribunal spécial de règlement de différends relatif à la protection et préventions du milieu marin, et à la contamination causée par les navires et par immersion, d'une interprétation sans équivoque de l'article 42, b) ainsi que son application. La deuxième solution, serait

---

[875] [...] b) la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives ; […]

d'abord conclure une convention internationale offrant une protection propice à l'environnement marin du détroit de Gibraltar tout en respectant son régime juridique et prévoyant une disposition qui stipule la sollicitude de l'opinion du TIDM sur les normes établies par ladite convention.

Cependant, l'élaboration d'une telle norme internationale nécessiterait le soutien de certains acteurs qui pourraient représenter les piliers fondamentaux pour un cadre juridique plus protecteur à l'environnement marin du détroit de Gibraltar.

En l'occurrence, il s'agit de l'UE pour être d'un côté, une Organisation Internationale d'Intégration ayant signé et ratifié l'UNCLOS et qui est présente dans les eaux du détroit de Gibraltar. La moitié nord de ses eaux fait partie de la surface maritime de l'UE et l'autre moitié est celle d'un pays qui jouit du statut avancé qui lui permet de bénéficier de tous les avantages des États membres sauf de faire partie des Institutions européennes, il s'agit évidemment du Maroc. D'un autre côté, l'UE accorde une grande importance dans sa politique de la protection de l'environnement marin. Elle pourrait jouer un rôle catalyseur pour parvenir à un accord international offrant un cadre protecteur et respectant le régime juridique du détroit de Gibraltar.

Le Royaume-Unis pourrait former l'un des piliers fondamentaux en question. Sa présence dans notre détroit ne peut être négligée. D'abord comme l'une des grandes puissances maritimes et par la suite son territoire d'Outre-mer où sa colonie ne dispose pas de la personnalité juridique qui lui permet de conclure ou bien d'adhérer une convention internationale sans que le RU le soit et déclare explicitement son extension. Nous soulignons encore une fois, que le RU fait partie à la fois des problèmes environnementaux que connait ou peut connaitre le détroit de Gibraltar par la présence sporadique de ses sous-marins nucléaires. Et en même temps, il fait partie de la solution, par les mesures qu'il pourrait prendre afin de soutenir la célébration d'une rencontre internationale autour du sujet de la protection de l'environnement marin dans le Détroit de Gibraltar

Un autre pilier fondamental qu'il faudrait absolument prendre en considération, c'est le cas des États utilisateurs de notre détroit. Mais nous prenons en considération qu'il faut faire la dichotomie entre les navires dit d'États et les navires utilisés à des fins commerciales. Car pour les premiers, ils ne sont concernés par aucune des conventions internationales qui sont en vigueur jusqu'à présent et qui rappellent constamment

moyennant une disposition, l'exclusion de ces derniers de l'application de la convention. Bien que cette catégorie nous incite toujours à réfléchir sur ses activités qui sont incontrôlables avec un impact sur l'environnement marin notamment quand il s'agit de ces sous-marins nucléaires. En ce qui concerne l'autre catégorie de navire, pour notre cas nous ciblons les pétroliers, les vraquiers et les navires transportant les substances toxiques et dangereuses. Cependant quand les navires impliquent deux États, celui du pavillon et l'autre dont il est originaire, il serait judicieux de prendre les deux États en considération comme plier fondamental pour la préparation d'un accord ou plutôt d'une convention qui pourrait être la plateforme d'un cadre juridique plus protecteur au détroit de Gibraltar et par la suite serait applicable à tous les détroits de navigation internationale de la même catégorie.

Et finalement le dernier pilier qui appartient à la catégorie des acteurs non étatiques et qui sont les ONGs locales. Ce pilier agit uniquement pour l'intérêt de l'environnement et représente parfaitement la voix de ce dernier sans exécuter l'agenda politique de qui que ce soit. Parfaitement apolitique connaissant profondément la zone et les problèmes que connait ce détroit. Par conséquent, elles pourraient assumer leur rôle de pression et de contrôle.

Vu la corrélation entre la dégradation de l'environnement et la cupidité des multinationales, il fallait évoquer le rôle de ces dernières dans la dégradation de l'environnement et l'importance de leurs collaborations pour la protection de l'environnement marin.

Pour ce faire, nous avons cité les gigantesques multinationales qui ont laissé et laissent bien leurs emprunts dans les trois continents, à savoir l'Amérique Latine, l'Afrique et l'Asie. L'impact négatif sur l'environnement ne se limite pas à la nature de leurs activités, sinon à leurs capacités et habilités de manipuler les décisions politiques et de diriger la boussole vers le sens de leurs propres intérêts.

Leurs présences ne se limitent malheureusement pas au niveau du centre de prise de décision sinon, elles disposent de leurs propres bâtons chinois dans le monde académique et scientifique qui leurs servent de détourner la réalité de l'impact de leurs activités et de contourner les résultats.

Face à cette réalité aussi décevante et complexe, il faudrait absolument compter sur la collaboration de ces acteurs économiques, qui pourraient bien être considérés comme des acteurs officieux du Droit International de l'Environnement, dans tout processus visant la discussion de la protection de l'environnement marin du détroit de Gibraltar.

Arrivant à la fin de ces conclusions, il conviendrait de rappeler que la protection de l'environnement marin dans le Détroit de Gibraltar, ne pourrait se faire que dans le cadre d'une convention internationale impliquant tous les acteurs cités dans ce projet de thèse et qui devraient assumer leurs responsabilités devant la dégradation de l'environnement marin en question. Et si l'UNCLOS est jusqu'à maintenant la seule convention internationale qui a abordé la protection de l'environnement marin dans les détroits servant à la navigation internationale et soumis au passage en transit, elle doit bien être adaptée aux changements connus depuis 1982.

Recommandations.

Par les recommandations suivantes, je signe la fin de ce projet de thèse.

Il serait souhaitable de créer un Observatoire pour la protection de l'environnement marin dans le détroit de Gibraltar formé par trois comités :

Comité scientifique composé par les chercheurs ou académiciens environnementalistes de l'Espagne, du Maroc et de Gibraltar ;

Comité juridique constitué par des juristes environnementaliste comme dans le cas du premier comité ;

Les ONGs locaux qui militent pour la cause en question dont la tâche préliminaire serait d'œuvrer pour la constitution d'une association ou ONG à la rive sud du détroit afin qu'ils aient un interlocuteur qui partage les mêmes objectifs et préoccupations.

Chaque représentant pourrait être au sein de l'Observatoire, un relais auprès de son gouvernement qui le mettrait dans l'image de leurs travaux et résultat.

Il serait souhaitable de voir une autorité écologique mixte, qui pourrait patrouiller dans la zone du Détroit de Gibraltar, ayant le droit d'accès à toutes les zones sujettes de controverse. Cette autorité pourrait bien porter le nom agent de Casque Vert comme le cas de ceux de Casque Bleu qui travaillent sous l'auspice de l'ONU.

En ce qui concerne les États riverains, ils pourraient joindre leurs efforts à ceux des États riverains des autres détroits de navigation internationale aussi importants pour le commerce international, tel est le cas des détroits cités dans ce projet de thèse, afin de créer une coalition ou concentration des États riverains des détroits soumis au régime de passage en transit. Cela leur permettrait de discuter la question de l'environnement marin de leurs détroits dans un cadre international élargi. Aussi, il pourrait aider à la préparation d'une rencontre internationale visant la discussion les problèmes environnementaux de ces détroits et la nécessité d'un cadre juridique leur offrant une protection convenable.

Et finalement, les Etats riverains devaient faire apparaitre le régime du détroit de Gibraltar dans leur législation nationale afin de faire nettement la différence entre la mer territoriale de son littoral et la mer territoriale sise dans la zone du détroit.

Bibliografía

MONOGRAFIAS

AGUILAR, G.; IZA, A., Manual de Derecho Ambiental en Centroamérica, UICN,2005.

ATMANE. T, *España y Marruecos Frente al Derecho del Mar*, Ed. Netbiblo 2008.

BARDONNET, D. ; VIRALLY, M, otros, *Le nouveau droit international de la mer*, Ed Paris, A. Pedone 1983.

BENTANCORT BAEZA, F, *Una aproximación judicial al contencioso de Gibraltar, la cláusula REBUS SIC STANTIBUS y el derecho de libre determinación de los pueblos*, Gran Canaria, Real sociedad económica de amigos del país, 2001.

BERNIE, P. W.; BOYL, A. E., *International law and the environment*, oxford, Clarendon press, 1992.

BERNIE, P. W.; BOYL, A. E., *Basic documents on international law and the environment*, Oxford, Calrendon Press, 1995.

BERRAMDANE, A., "le régime juridique du Detroit de Gibraltar ", *Revue maroc-europe*, n°3, 1992 pp149-180.

BOISSON DE CHAZOURNES, L., DESGAGNE, R., MBENGUE, M.M., ROMANO, C., *Protection internationales de l'environnement,* Paris, A. Pendone, 2005.

BRIAN DALE, S., *State responsibility and the marine environment: the rules of decision***,** Oxford, Clarendon, 1988.

BRÜEL, E., *International Straits. A treatise on international Law*, Sweet and Maxwell, London, 1947.

CAJAL, M., *Ceuta, Melilla, Olivenza y Gibraltar: ¿Dónde acaba España,* , Madrid, Siglo XXI, 2003,

CARREÑO GUALDE, V. *La protección internacional del medio marino mediterráneo*, Madrid, Tecnos, 1999.

CASAS, MÉNDEZ, M.C., *Manual de Tratados Internacionales en Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.* Ministerio del Medio Ambiente Colombia, 2002.

COLOMBOS, C.J., *The International Law of the Sea*, London longmans, 1967.

DAHAK, D., *Les Etats Arabes et le droit de la mer*, vol I, Nice, 1984.

DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A., *Ámbitos de soberanía en la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: una perspectiva española*, Madrid, Ministerio de asuntos exteriores, 1993.

DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A., *Straits used for international navigation*, Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

DUPUY, R. J., *L'avenir du droit international de l'environnement/ the future of the international of the environment*: *colloque Lahaye 12-14 novembre 1984,* Martinus Nijhoff,1985.

FERNÁNDEZ ALLES, J. J., *El estrecho de Gibraltar como espacio jurídico común, material de derecho comparado para la gestión y administración pública de Asuntos fronterizos entre España y Marruecos*, valencia, tirant lo Blanch, 2009.

FRANCIONI, F.; SCOVAZZI, T., *International responsibility for environmental harm*, London, Graham & Trotman, 1991.

FREESTONE, D. HEY, E., *The precautionary principle and international law: The challenge of implementation*, Netherlands, Nartinus Nijhoff, 1996.

JESSUP, B.; RUBENSTEIN,K., *Environmental Discourses in Public and International Law*, Cambridge, 2012.

GARCÍA GARCÍA-REVILLO, M., *El Tribunal Internacional del derecho del mar : origen, organización y competencia*, Córdoba : Universidad de Córdoba ; Madrid : Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, 2005.

JAQUENOD DE ZSÖGÖN, Silvia. *Derecho Ambiental. El Desafío del Cambio Global. Ocho Cuestiones Clave*, Madrid, Dykinson S.L., 2009.

IZQUIERDO SANS,C., *Gibraltar en la Unión europea*. *Consecuencias sobre el contencioso histórico hispano-británico y el proceso de construcción europea* Madrid,Tecnos, 1996.

JUSTE RUIZ, J., *Derecho internacional del medio ambiente*, Madrid, McGraw-Hill, 1999.

KISS, A, CH., SHELTON, D., *International Environmental Law*, London, Ardsley-on-Hudson, 1991.

KISS, A.CH. ; UNITAR, *Introduction au droit international de l'environnement*, Nations Unies, 2006.

LAZARO CALVO, T., *Derecho internacional del medio ambiente*, Barcelona, Atelier Libros Jurídicos, 2005.

LAVIELLE, J.M., *Droit internationale de l'environnement*, Paris, ellips, 2010.

LÓPEZ BONILLO, D, *El medio ambiente*, edición cátedra, S, A, 1994 Madrid.

LÓPEZ MARTÍN, A.G., *La navegación por los estrechos. Geostrategia y Derecho,* Madrid, Dykson 2008.

MACILLA BARRILLAS, M.R., *Derecho Internacional Ambiental*, Notas de clase.

MANGONE.G, J., *The Red Sea and the Gulf of Aden*. Martinus Nijhoff, 1980.

MESGUER SANCHEZ, J.L., *Los espacios marítimos en el Nuevo derecho del mar* , Madrid, Marcial Pons,1999.

MESSARI, M. L., *Difíciles relaciones Marruecos España, las controversias entre dos Estados vecinos vistas un ex ministro marroquí*. Almuzara,2009.

NORDQUIST, M. H., *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 : a commentary*, London : Martinus Nijhoff, 1989.

O'CONNELL, D. P., *The international law of the sea* , (Daniel Patrick), Vol. I;II, Oxford, University Press, 1984.

O'CONNELL, D.P., *International Law*, Vol. I, London: Steven & Sons, Ltd, 1967.

PANCARIO, J,P, *Droit de la mer* , Paris , Dalloz, 1er edición 2010.

PERKIN, J, *confesiones de un gánster económico*, la version digital de la version orginal en ingles : Confessions of a hit man. Edition Urano, S.A Barcelona 2005

REMACHA, J., R., *GIBRALTAR y sus límites,* Piedra angular, 2015.

RAMAZANI, R. K., *The Persian Gulf and the strait of Hormuz*, Sijthoff & Noordhoff 1979.

RÜSTER, B. ; SIMMA,B., *International protection of the environment: treaties and related documents*, Oceana,

SANDS, P., *Principales of International Environmental Law*, Cambridge University Press, 3° edition.2012.

SBAÏ, L., *Le droit de l'environnement marin et côtier marocain: Dichotimie entre l'état du milieur et une législation obsolète*,Rabat, Belles couleurs 2001.

SCHWABACH. A., *International Environmental Disputes: A Reference Handbook*, Ed, ABC-CLIO 2005.

SCOVAZZI, T., *The evolution of international law of the sea: new issues, new challenges*, (Volume 286), Boston, Brill Nijhoff, Leiden, 2000.
STEINMYLLER, E., *Navigation dans les détroits internationaux et protection de l'environnement. La prévention des pollutions marines accidentelles dans le Pas-de-Calais et les Bouches de Bonifacio,* Limoges, Pulim 1999
SUAREZ DE VIVERO, J. L. *El nuevo orden el océano, consecuencias territoriales*, Sevilla, Servicio de Publicaciones y B.O.J.A, 1985.
TAHIRI, A., *Fath al-Andalus y la incorporación de Occidente a Dar al-Islam Musa B . Nusayr y Tariq B.Ziyad*. Centro cultural islámico de Valencia y Fundación Al-Idrisi Hispano Marroquí, 2011.
TANAKA, Y., *The international Law of the Sea, Cambridge*, 2° edition,2012.
VERDU BAEZA, J., *Gibraltar: controversia y medio ambiente*, Madrid, Dykson, 2008.
VINCENT, P., *le droit de la mer*, Bruxelles, Larcier, 2008.
VUKAS, B, *The law of the sea* : *selecteds writings*, Ed. Martinus Nijhoff 2004.
TRUVER SCOTT, C., *international strait of the Word, the strait of Gibraltar and the Mediterranean*, the Netherlands, Sijthoff and Noordhoff, 1980.

ARTÍCULOS Y CAPITULOS DE LIBROS.

ABDUL RANI, A., "The GEF/UNDP/IMO Malacca Strait Demonstration Project: Sources of Pollution", *Marine Pollution Bolletin,* Vol.39, 1999, pp. 229-233.
Bing Bing , J., *The regime of straits in international law*, oxford, Clarendon Press, 1998.
AHMADY, A., "les positions marocaines concernant la question des détroits", *RJPEM*, n°6 1979, pp. 73-91.
AURRECOECHEA,I., "las aguas territoriales de Gibraltar", *ADM* vol.IX 1992, pp.273 y ss.
AZCARRAGALA BUSTAMANTE,T.L: "las aguas españolas de Gibraltar.las aguas españolas de Gibraltar (la bahía de Gibraltar a la luz del derecho Internacional)" en estudios de derecho internacional público y privado. Homenaje al prof Luis Sela Sampil, Secretariado de publicaciones. Universidad de Oviedo 1970 PP 593y ss.

BARREIR.A, OCAMPO, P, RECIO, E. " Guía del Derecho Internacional del Medio Ambiente: Guía práctica", *Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente*, Caja Madrid Obra Social,2007

BENNOUNA, M., "le Maroc et le droit de la mer", *revue maghreb-machrek*, n°avril mai juin 1979. 50-59.

BISSUEL, J, L., "L'UE et l'application des normes appropriés par l'OMI ", Droit *International de la mer et droit de l'Union européenne, cohabitation, confrontation, coopération* ? Colloque International, 17-18 octobre 2013,pp 115-141 ed Pedone, 2014.

BIN MOHD RUSLI,M.H., "The legal Feasibility of the imposition of a cost-recovery Mechanism in strait used for International Navigation: A Study of the straits of Malacca and Singapore". *China Oceans Law Review*, Vol.2013, n°. 2.

BOU FRANCH, V., " freedom, of navigation versus pollution by oil from vessels: the point of view of coastal states", en: CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles: Bruylant, 2005,pp.253-288.

CASADO RAIGON, R., "le régime juridique de la protection du milieu marin dans le droit international actuel" en : GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp.21-35.

CASADO RAIGON, R. GARCIA-REVILLO GARCIA,M. VASQUEZ-REVILLO, E. Ma .GUTIERREZ CASTILLO. V L, "le Détroit de Gibraltar" en : CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, Bruylant, 2005, pp.151-166.

CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp.345-361.

CATALDI, G., "Problèmes généraux de la navigation en Europe", en : R. Casado Raigòn (ed.) Europe et la Mer, II Colloquium of the International Association for the Law of the Sea, Cordoba, Spain, Bruxelles, Bruylant, 2005.

CINELLI, C., "les ambitions politiques de l'Union européenne face à l'émergence environnementale dans l'océan arctique "en.; GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ;

CEREZO DE DIEGO, P., "orígenes de la teoría del mar territorial en Bartolo de Sassoferrato". *REDI*, Vol. XXX, n° 2-3, 1978, pp. 237-255.

DAHAK, D., "la posición de marruecos en la tercera conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del mar en materia de protección y preservación del medio marino" *RJPEM* , n°6, 1979; pp. 9-30 en árabe.

DE CLEMENTE, Z.D., "Principios generales del derecho internacional ambiental como fuente normativa. El principio de precaución", *Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba (República Argentina),*

DEJEANT-PONS,M., *La Méditerranée en droit international de l'environnement,* Paris, Économica. 1990.

DE YTURRIAGA BARBERAN, J.A.: "estatuto jurídico del Estrecho de Gibraltar y consecuencias de la construcción de una obra fija". *Anuario del Ihladi*, vol VI, 1981, pp. 186- 217.

CHUA THIA, E., " The Malacca Strait", *Marine Pollution Bolletin,* Vol.41, 2000, pp. 160-178.

COSNARD, M., *Les Détroits territorialisés*, Centre de droit international de Naneterre.1987.

CRAWFORD, J.; ROTHWELL. R.D., *The law of the sea in the Asian pacific region*. Matinus Nijhoff Publishers, 1995.

CRUZ ROJO, C.; ALMISAS, M., "Análisis epidemiológico de la mortalidad por causas en la Bahía de Algeciras (2001-2005)", *Gaceta Sanitaria*.

CUYVERS, L., *The strait of Dover*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1986.

DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A., "Protection of the Marine Environment against Pollution", *Yearbook of the Association of Alumni of The Hague Academy of International Law*, vol.54-55-56, 1984-1986, pp. 8-45.

DE YTURRIAGA BARBERÁN, J. A., "Tendencias y perspectivas actuales del derecho del mar", *Escuela Diplomática*, n°. 32, 2007, p.149.

DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A., "el sobrevuelo en los Estrechos utilizados para navegación internacional", *Anuario del IHLADI*, vol IX, 1991, pp. 359-421.

DOUAY, C., "Le droit de la mer et la préservation du milieu marin". En : BARDONET, D.; VIRALLY, M.(dirs.), *le nouveau droit international de la mer*, Paris, A. Pendone 1983, pp.231-267.

EMMEL, F.J.; CURRAY, J.R., "A submerged late Pleistocene delta and other features related to sea level changes in the Malacca Strait", *Marine Geology*, 47(1982),pp.197-216.

FERNÁNDEZ SÁNCHEZ,P.A, "La controversia sobre la titularidad jurídico-internacional de los espacios marítimos adyacentes a Gibraltar", *Revista Española de Derecho Internacional*, Vol.67/2/2015, pp. 13-47.

FIGUEROA GONZALEZ, S.G., "El Ártico en disputa", *Tendicias*, primavera 2008, pp. 97-107.

FRIAS, Y., "Panorama introductorio sobre el derecho del mar. El derecho del Mar como parte del derecho internacional. Régimen jurídico de los espacios oceánicos en las convenciones de Ginebra sobre el derecho del mar de 1958", *Biblioteca jurídica virtual del Instituto de Investigación jurídicas de la UNAM*, 1981.

GARCÍA LÓPEZ, T., "Perspectiva jurídica del principio quien contamina paga", *Dereito*, Vol.10, n°1: 49-69, 2001

GEMMA, A., "les emergences environnementales et la strategie de la securinté maritime" , en : GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp. 51-64.

GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., "la evolución del derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el mediterráneo", *la Revista electrónica de estudios internacionales, n°*.14, 2007.

GONZÁLEZ GIMÉNEZ, J., *El mar Mediterráneo: régimen jurídico internacional de las zonas de pesca a las zonas de protección*, Barcelona, Atelier Libros Jurídicos, 2007.

GOY, R., "Gibraltar et le droit de la mer" *A.D. Mer* Vol. VIII, 2003, pp 55-81.

GUTIERREZ CASTILLO, V.L., "la conservation et l'exploitation durable de la biodiversité", *droit international de la mer de l'Union Européenne Cohabitaion, Confrontation, Cooperation?* Institut de droit économique de la mer, Paris, A, Pendone, 2014. pp. 291-320.

GUTIERREZ CASTILLO, V. L., "La delimitación de las aguas marinas españolas en el Estrecho de Gibraltar". *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. Abril 2011.

GUTIERREZ CASTILLO, V.L., "La zona económica exclusiva francesa en el Mediterráneo: Causas y consecuencias de su reacción", en: SOBRINO HEREDIA,J.M.,

la contribución de la convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos. Scientifica, 2014, pp.812-830.

GUTIERREZ CASTILLO, V.L., "la protection de l'environnement marin en méditerranée:une attention toute particulière au mesure étatiques", en : GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp.269-293.

GUTIERREZ CASTILLO, V.L., "Análisis del sistema de lineas de base español a la luz de la Convencion de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar de 1982", en : SOBRINO HERREDIA,J.M.(coord.), *MARES Y OCEANOS EN UN MUNDO EN CAMBIO :Tendencia Juridicasm actores y factores*, Valencia Tirant lo Blanch, 2005, pp.171-197.

IHRAI, S., "les obligations internationales du Maroc en matière de la lutte contre la pollution du milieu marin marocain", *A.D.Mer*, Tomo VIII, 2003, pp ; 333-350.

INZA, B.P., "Acrotiri y Dheklia: Bases soberans brintanicas en Chypre", *Instituto español de Estudios Estrategicos,*n°.43, 2012.

JUSTE RUIZ, J., "el vertimiento de residuos radioactivos en el mar. Aspectos de Derecho Internacional", *cursos de derecho internación de Vitoria-Gasteiz*, 1985, pp.209-256.

JUSTE RUIZ, J., "la solución de controversias en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", *cursos de derecho internación de Vitoria-Gasteiz*, 1999, pp.135-174.

JUSTE RUIZ, J., "El Derecho Internacional frente al Desafío del Cambio Climático" *cursos de derecho internación de Vitoria-Gasteiz*, 2008, pp.19-79.

JUSTE RUIZ, J., "Responsabilidad y reparación de daños ambientales en caso de accidentes catastróficos de buques petroleros: acciones ante los tribunales nacionales", en: SOBRINO HEREDIA , J.M., *la contribución de la convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*. Scientifica, 2014, pp.533-552.

JUSTE RUIZ, J., "Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños", en : SOBRINO HERREDIA,J.M.(coord.), *MARES Y OCEANOS EN UN MUNDO EN CAMBIO :Tendencia Juridicasm actores y factores*, Valencia Tirant lo Blanch, 2005, pp.259-295.

KISS, A.CH., “Le droit a la conservation de l’environnement”, Revista IIDH, Vol. 13. pp.77-86.

KISS, A. CH., “Le Droit International face à l’éthique et à la politique de l’Environnement ”, *revista digital*, *akademia*, suiza ,1996.

KRÄMER, L., “the single European Act and environmental protection: reflections on several new provisions in Community law”, *common Market Law Review*, Leiden, Martinus, Nujhoff Publishers, Vol 24, Winter 1987

LACLETA MUÑOZ, J.M., “Las fronteras de España en el mar”, *Real Instituto Elcano*, Num.34, 2004.

LECLERC, F., “la lutte contre les rejets illicites en mer Méditerranée”, Institut du droit economique de la mer, *La convention des Nations Unies sur le droit de la mer vignt ans après, pratique operationnelle des Etats*., Paris, A, Pendone, 2015, pp.85-96.

LOPEZ MARTIN, A.G., “Conflicto entre tratados. ¿Tempestado o calma en el Derecho del Mar?”, *Foro, Nueva época*, Núm. 3, 2006, pp.241-278.

LUCCHINI, L. : “le principe de précaution en droit international de l’environnement. Ombres plus que lumières”, *AFDI*, 1999, pp. 710 y ss.

LUJÁN, M.; CRESPO-BLANC,A.; COMAS,M., “Diferenciación morfológica submarina en el área del Umbral del Estrecho de Gibraltar: resultados preliminares”, *GEOGACETA*, n°., 46 , 2009.

MALJEAN-DUBOIS, S., “ la mise en œuvre du droit international de l’environnement”, *IDDRI*, n°. 3, 2003, p.64.

MAREI, N., “ Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar”, *ISEMAR*, : Note de Synthèse n° 105,2008.

MAREI, N., “ Le détroit de Gibraltar, fenêtre sur le monde pour l’Espagne”, *Historiens et Géographe*, n°.408, pp.121-130.

MARIN LOPEZ, A., “El paso de los Estrechos”, *cursos de derecho internacional y Relaciones Internacionales de VITORIA-GASTIEZ, La universidad del País Vasco, 1984,*pp. 65-98.

MARIN LOPEZ, A., “Los estrechos internacionales y la III conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar”, *Dadun, La universidad de Navarra*, pp. 43-66.

MARIN LOPEZ, A., "Los estrechos internacionales y la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" , *Anuario de derecho internacional*, nº 5, 1979-1981, pp. 43-66.

MEDINA ORTEGA, M., "la incorporación del derecho internacional del mar en el ordenamiento jurídico de la unión europea", en: SOBRINO HEREDIA,J.M., *la contribución de la convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*. Scientifica, 2014, pp.141-121.

MENSBRUGGHE YVES,F., "De l'Erika au prestige : la réaction de la communauté européenne en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin en 2002" , *A.D Mer* , tome VII, 2002, pp. 322-345

MITCHELL, R.B., " International Environmental Agreement:A Survey of Their Features, Formation and effect",*Rev. Environn.Resour.,*28, 2003,pp.429-461.

MOLINA VÁZQUEZ, F. ; VILLA DÍAZ, A., "La reserva de biosfera intercontinental de Mediterráneo Andalucía (España)- Marruecos como instrumento de cooperación", *ECOSISTEMAS*, 17 (2), Mayo 2008.

MOMTAZ, D., "régime de passage dans le Détroit de Hormuz" en : CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, Bruylant, 2005,pp.167-174.

NADAN, S.N, ANDERSON, D.H, "Straits used for international navigation: a commentary on part III of the United Nations convention on The Sea1982", *British Yearbook of International Law,* 1989 pp.160-204

PAOLILLO, F, "Fuentes y evolución del derecho ambiental internacional", *Cursos Euromediterraneos Bancaja de Derecho Internacional*, Volumen II, 1998, pp,349-428.

PASTOR RIDUEJO, J .A., " la construcción de un en lace fijo a través del Estrecho de Gibraltar: problemas jurídico-internacionales de la Navegación Maritima y aérea", *En seminario sobre Aspectos jurídicos del Enlace fijo a través del Estrecho de Gibraltar, SNED, SECEG*, Madrid, 4-5 diciembre de 1986, pp, 33 y ss.

PAZARCI, H., "La navigation par les « détroits turcs » et sa spécificité par rapport aux autres détroits", en : CASADO RAIGON, R., (dir.) *l'Europe et la Mer (pêche, navigation et environnement marin)*, Bruxelles, Bruylant, 2005,pp.189-203.

PELLICER, O., "El problema de la responsabilidad de los explotadores de barcos nucleares", *jurídicas universidad autónoma México*, pp. 347-360.

PHARAND, D.,“ International Straits” , Grecia ,Teshaurus Acroasium, 1977.

REMIRO BROTONS. A., “Regreso a Gibraltar: acuerdos y desacuerdos Hispano-Británicos”, *Revista electrónica de la Universidad de Madrid*, n°. 10, 2004, pp. 133-181.

ROBERT, E., “l’articulation de l’environnement et du développement, la résolution de l’institut de droit international sur l’environnement”, *Revue Belge de Droit International,* n°. 2, 1996

ROSCINI, M., “The Navigational Rights of Nuclear Ships”, Leiden Journal of International Law, n°. 15, 2002, pp. 251-265.

ROTHWELL, D. R., “Gibraltar Strait”, *Oxford Public International Law*. march 2009.

SANCHEZ RAMOS, B., “El papel de la Unión Europea en la institucionalización de las relaciones marítimas internacionales”, en: SOBRINO HEREDIA, J. M., *la contribución de la convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*. Scientifica, 2014, pp. 407-428.

SANCHEZ RODRIGUEZ, L.I.: “Estatuto jurídico de los estrechos y derecho del mar. EL proyecto de en lace fijo entre Europa y África por el Estrecho de Gibraltar”, *ADM*, vol. III, 1984, pp. 73-120.

SBAI, L., “Le Maroc face aux risques de pollution marine accidentelle dans le détroit de Gibraltar”, en : De Faramiñan Gilbert, J. M.; Victor Gutierrez, V.L., (dirs.), *Coopération, sécurité et développement durable dans les mers et les océans, Une référence spéciale à la méditerranée,* Huygens pp. 187-201.

SCHIANO DI PEPE, L., “Prevention and management of environmental emergencies at sea in the European union’s third maritime safety Package” en : GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp. 363-385.

SOBRINO HEREDIA, E. « l’affaire du prestige : cadre juridique communautaire » en : CASADO RAIGON, R(dir.), *L’Europe et la mer ; pêche, navigation et environnement marin, Bruxelles*, 2005, PP 215-248.

SCOVAZZI, T., “Maritime Delimitations in the Mediterranean Sea”, *Cursos Euromediterraneos Bancaja de Derecho Internacional*, 2004-2005;

SCOVAZZI, T., “The Mediterranean guidelines for the determination of environmental liability and compensation: the negotiactions for the instrument and the question of

damage that can be compensated", *Max Planck Yeardbook of United Law*, Vol. 13, 2009.

SERVI, A., "El Derecho Ambiental Internacional", *Revista de Relaciones Internacionales*, n°. 14.

SROUR, A. ; ABID, N., "L'exploitation et la biologie de l'Espadon (Xiphias gladius) et du Thon rouge (Thunnus thynnus) des côtes marocaines", *SCRS*, n°. 48,2002.

The strait of Gibraltar as a melting pot for plan biodiversity", Quaternary Science Reviews 27 (2008) 2100-2117,

SUAREZ DE VIVERO, I. L., "jurisdicciones marítimas en el Estrecho de Gibraltar", *Real Instituto Elcano de Estudios internacionales e Estratégicos*, de 22 de julio 2002,

VERDU BAEZA, J., "The Law of the Sea and Environmental Problems in the Strait of Gibraltar ", *Journal of International Wildlife Law & Policy*, 14,2011, pp.51-62.

VERDU BAEZA, J., "La negativa incidencia de las controversias de Gibraltar en el medio ambiente en la Bahía de Algeciras/Gibraltar*". Revista Electrónica de Estudios Internacionales, reei*.2012.

VERDU BAEZA,J., "El derecho del mar y las aguas de Gibraltar" en: SOBRINO HEREDIA,J.M., *la contribución de la convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*. Scientifica, 2014 PP.843-863.

VERDU BAEZA,J., "Medio ambiente en Ámbito fronterizos y en el estrecho de Gibraltar", en : FERNÁNDEZ ALLES, J. J., *El Estrecho de Gibraltar como espacio jurídico común: materiales de derecho comparado para la gestión y administración pública de asuntos fronterizos entre España y Marruecos*, 2009, pp. 253-270

VIRZO, R., " La conventions des Nations Unies sur le Droit de la Mer et la pollution provenant d'activité militaires dans la zone économique exclusive ", en: GEMMA, A. ;CALIGIURI,A. ; CATALDI, G (dirs.) :*Law of sea and enviromental emergencies*,Ed. Editoriale Scientifica 2012, pp.245-256

VUKAS, B., "The Protection of the Mediteeranean Sea Against Pollution", en : Leanza, U. (coord.), *Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo*, Giuffrè, Milano.

VUKAS, B., "Le projet de Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration du fond de la mer et de son sous-sol", en :

CHEROT, J. Y. ; Roux, A. (dirs.), *Droit Méditerranéen de l'Environnement*, Economica, Paris, 1988.
WALLISER,J.; PINIELLA,F.; RASERO,J.C.; ENDRINA,N., "Maritime safety in the strait of Gibraltar. Taxonomy and evolution of emergencies rate in 2000-2004", *INTERNATIONAL Journal on Marine Navigation and safety of Sea Transportation*, Vol.5, Num.2. june 2011,pp.189-194.
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente, *Gobernanza para la protección del medio marino en España, Guía práctica*, Caja Madrid Obra Social.
Annuaire I.D.I. 1894, Abridgement, vol. III, p.393, art. 10 (2)

NORMATIVA INTERNACIONAL

Convenio internacional de Hong Kong para la seguridad y gestión ambientalmente racional del reciclaje de buques Hong Kong 2009, 15 de mayo de 2009.
Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 18 de mayo de 2007.
El convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (GAL o BWM), 13 de febrero 2004.
Convenio internacional sobre el control de los sistemas Anti-incrustantes perjudiciales para buques, (AFS 2001), o sistemas Anti-incrustantes, 5 de octubre 2001.
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques BUNKERS2001, 23 de marzo de 2001.
Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, el 30 de noviembre de 1990.y el protocolo de cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 15 marzo 2000.
Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (convenio SNP 1996), 3 de mayo de 1996.
Convención sobre la evaluación del impacto ambiental en un contexto transfronterizo, 25 de febrero del 1991.

El Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, 22 de marzo de 1989.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de diciembre de 1982.

Convenio de Londres sobre Prevención de la Contaminación Marina Producida por el Vertido de Residuos y otras Materias 1972 (CL72), 30 de agosto de 1975.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, MARPOL 73/78. Y sus protocolos

Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1971 (FUND 1971), 18 de diciembre de 1971.

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Nuclear 71), 17 de diciembre de 1971.

Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos. Intervención 69, 29 de noviembre de 1969.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 29 de noviembre de 1969 y sus protocolos.

Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL 54), de 1954

Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, 6 de marzo de 1948.

NORMATIVA REGIONAL: CASO DEL MAR MEDITERRANEO

Protocolo Relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo, 21 de enero de 2008.

Protocolo sobre cooperación para prevenir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo, causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, 25 de enero de 2002.

Protocolo sobre la prevención de la contaminación del mar Mediterráneo por movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, 1 de octubre de 1996

Convenio de Barcelona el 10 de junio de 1995 Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.

Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica del Mediterráneo / Protocolo sobre las Zonas Espacialmente Protegidas, 10 junio de 1995/ 3 de abril de 1982.

Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación derivada de la exploración y explotación de la plataforma continental y el lecho marino y de su subsuelo 14 octubre de 1994.

Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación de origen y actividad terrestres, 17 mayo de 1980.

Convenio de Barcelona de16 de febrero de 1976.

Protocolo para la prevención y la eliminación de la contaminación en el mar Mediterráneo, causada por vertidos desde buques y aeronaves o por incineración en la mar. 16 febrero de 1976.

.

NORMATIVA EUROPEA

Tratado de Lisboa, modifica los Tratados vigente, 13 de diciembre de 2007.

Tratado de Niza, sustituye a la Constitución para Europea, 26 de febrero de 2001.

Tratado de Maastricht, tratado de la Union Europea, 7 de febrero de 1992

Tratado de Ámsterdam, 2 de octubre de 1997

Acta Unica Europea 17 y 28 de febrero de 1986.

Tratado de Roma, tratado constituvo de la Comunidad Economica Europea, 25 de marzo de 1957.

Directiva 2014/89/UE 23 de julio de 2014.

Directiva 2009/147/CE, 30 de noviembre de 2009.

Directiva 2009/16/CE, 23 de abril de 2009.

Directiva 2009/15/CE, 23 de abril de 2009.

Reglamento (CE) N°391/2009, 23de abril de 2009

Directiva 2009/21/CE, 23 de abril de 2009.

Directiva 2008/56/CE, 17 de junio de 2008.

Reglamento (CE) N°336/2006, 15 de febrero de 2006.

Directiva 2005/35/CE, 7 de septiembre de 2005.

Directiva 2005/33/CE, 4 de junio de 2005.

Reglamento (CE) N° 782/2003, 14 de abril de 2003.

Reglamento (CE) N°417/2002,17 de diciembre de 2002.

Directiva 2002/84/CE, 5 noviembre de 2002.

Reglamento (CE) N° 2099/2002, 5 de noviembre de 2002.

Directiva 2002/59/CE, 27 de junio de 2002,

Directiva 2002/59/CE, 27 de junio de 2002.

Reglamento (CE) N° 1406/2002, 27 de junio de 2002.

Directiva 2001/96/CE, 4 de diciembre de 2001.

Directiva 2000/59/CE, 27 de noviembre de 2000.

Directiva 95/21/CE, 19 de junio de 1995.

Directiva 95/21/CE, 19 junio de 1995.

Directiva 94/57/CE, 22 de noviembre de 1994.

Directiva 92/43/CEE, 21 de mayo de 1992.

NORMATIVA INTERNA.

Lo mismo ocurre con las normas internas (leyes, ordenes...). Tienes que poner el nombre completo y la fecha. No puedes poner "Código marítimo marroquí" o "Código Penal". Es necesario que pongas la fecha en la que se hizo.

* LA LEGISLACIÓN NACIONAL MARROQUÍ.

Ley n° 81-12 sobre la protección et desarrollo del litoral, 16 de julio de 2015.

Decreto n° 2-14-782 sobre la organización y modalidad del funcionamiento de la policía del medio ambiente, 19 de mayo de 2015.

Ley marco n° 99-12 relativa a la carta marroquí para el Medio Ambiente y el Desarrollo sostenible, 20 de marzo de 2014.

La constitución de 2011, 29 de julio de 2011.

Orden del Primer Ministro del 16 de junio de 2003.

Ley n°11-03 sobre la protección y revalorización del medio ambiente, 12 de mayo de 2003.
Ley 12-03 relativa a los estudios del impacto sobre el medioambiente, 12 de mayo de 2003.
Decreto relativo a la preparación y lucha contra la contaminación marina accidental, de 22 de noviembre de 1996.
Dahir sobre la reglamentación de la pesca marítima, 23 de noviembre de 1973.
Código de pesca marítima y la preservación de ecosistema marino.
Código marítimo marroquí, 31 marzo 1919.
Código penal, modificado el 5 de junio 2003.
Proyecto de Ley-18-02-2013.
Anteproyecto de Ley n° 42-13.
Proyecto de ley sobre la seguridad de la navegación marítima.
Proyecto de ley sobre la seguridad de los buques y gente del mar.
Proyecto de ley sobre el uso por de los buques de los instalaciones portuaria de recepción.
Bulletin Officiel marocain.

* LA LEGISLACION NACIONAL ESPAÑOLA:

Ley 14/2014, de 24 de julio 2014.
Ley 22/2011, de 28 de julio 2011.
Real Decreto 1599/2011, 4 de noviembre 2011.
Ley 41/2010, 29 diciembre de 2010.
Real Decreto 394/2007, 31 de marzo de 2007.
Ley 26/2007, 23 de octubre de 2007.
Orden FOM/555/2005, 2 de marzo 2005.
Real Decreto 2182/2004, 12 de noviembre de 2004.
Orden FOM/1392/2004, 13 de mayo de 2004.
Real Decreto 210/2004, 15 de febrero de 2004.
Real Decreto 253/2004, 13 de febrero de 2004
Real Decreto 90/2003, 24 de enero de 2003.
Real Decreto 91/2003, 24 de enero de 2003

El Real Decreto 1381/2002, 20 de diciembre de 2002.
El Decreto Ley 9/2002, 30 de septiembre de 2002.
El Real Decreto 958/2002, 13 de septiembre de 2002.
Ley 16/2002, 1 de julio de 2002.
Real Decreto 768/1999, 7 de mayo de 1999.
Real Decreto 1253/1997, 24 de julio de 1997.
Ley 62/1997, 26 de diciembre de 1997.
El Real Decreto 1621/1997, 24 de octubre de 1997
El Real Decreto 438/1994, 11 de marzo de 1994.
Orden Ministerial del 13 de julio de 1993.
El Orden del 17 de abril de 1991.
El Real Decreto 1471/1989, 1 de diciembre de 1989.
El Real Decreto 145/1989, 20 de enero 1989.
La Ley 29/1985, del 2 de agosto 1985.
El Orden del 26 de marzo de 1985.
El Orden del 18 de diciembre del 1984.
El Orden de 15 de marzo de 1982.
El Orden del 30 de Diciembre de 1977.
El Orden Ministerial del 24 de febrero de 1977.
El Real Decreto 2362/1976 de 30 de Julio 1976.
El Orden del 26 de mayo de 1976.
El Orden Ministerial del 4 de marzo de 1976.
El Orden del 27 de marzo de 1967.
El Orden del 5 de marzo de 1966.
El Orden del 13 de junio de 1962.
El Decreto-Ley 5/2012, 27 de noviembre 2012.
El DECRETO 57/2003, 4 de marzo de 2003.
La Constitución española de 1978.
Código de comercio y legislación complementaria, 22 de agosto de 1885, versión actualizado el 11 de abril de 2016.
Código penal español, 23 de noviembre de 1995.
Boletín Oficial español.

* LA LEGISLACION GIBRALTAREÑA.

El Reglamento de la Estrategia Marina, 2011/013.
Reglamento del medio ambiente (las Normas de calidad del aire), 2010/126.
El medio ambiente, la calidad de las aguas de Baño (reglamentos 2009), 2009/033.
El Reglamento de Responsabilidad ambiental 2008, 2008/100.
Operaciones portuarias (registro y licencias) ley 2005, act 2005.
Reglamento de la Reserva Natural Marina 1995, 1995/143.
La ley de la Protección de la naturaleza, 1991, 1911-11.
Reglas de 1984, Port act 1960/053.
La ley de la minería en el fondo del mar.
La legislación subsidiaria de la protección de la naturaleza.
Gibraltar Gazette

WEBOGRAFIA.

www.cefic.org .
www.iogp.org.
www.fuelseurope.eu
www.sphidrocarburos.com
www.whowhatwhy.org/2007/01/07/cia-bush-senior-oil-venture/
www.ired.org/modules/infodoc/cache/files/french/l_impuissance_du_droit_international.pdf
www.corporateeurope.org/sites/default/files/attachments/lobbyguide_fr_small.pdf
www.lapresse.ca/environnement/climat/201505/23/01-4871930-un-groupe-climato-sceptique-blame-pour-publicite-trompeuse.php.
www.2012un-nouveau-paradigme.com/2015/12/monsanto-plus-puissant-que-les-gouvernements.html.
www.ue89.nouvelobs.com/2011/08/27/quand-la-diplomatie-americaine-etait-au-service-de-monsanto-219541
www.lemonde.fr/planete/article/2013/04/05/comment-monsanto-a-mis-les-ogm-au-dessus-de-la-loi-aux-etats-unis_3154615_3244.html

www.combat-monsanto.org/spip.php?rubrique14.
www.wikistrike.com/article-inde-250-000-agriculteurs-se-suicident-a-cause-des-ogm-de-monsanto-120670018.html
www.ecocosas.com/eg/las-10-multinacionales-mas-peligrosas-del-mundo.
www.ilsi.org
www.michelduchaine.com/2014/05/18/lunited-fruit-company-et-la-mise-en-esclavage-des-peuples-sud-americains-par-loligarchie/
www.mondialisation.ca
www.eurometaux.org
www.ieta.org
www.igu.org
www.fao.org
www.unepmap.org
www.survivalfrance.org
www.awsassets.wwfffr.panda.org/downloads/wwf___enquete_huile_de_palme_bd_1.pdf
www.foei.org/wp-content/uploads/2011/07/for-the-land-that-feed-us.pdf
www.memoireonline.com/05/08/1076/multinationales-petrolieres-protection-environnement-afrique-centrale.html
www.prezi.com/9esmyrhohgnf/empresas-que-danan-al-medio-ambiente
www.skuld.com/Documents/Topics/Navigation/Geographical/Collisions%20in%20the%20Malacca%20and%20Singapore%20Straits.pdf?epslanguage=en..
www.skuld.com/Documents/Topics/Navigation/Geographical/Collisions%20in%20the%20Malacca%20and%20Singapore%20Straits.pdf?epslanguage=en..
www.grupodiarioarea.es/2015/08/17/vertidos-de-aguas-residuales-sin-depurar-en-algeciras
www.tonline.co.uk/news/northumbrian-and-mwsl-to-build-gibraltar-wastewater-plant#.Vlgo-zbLSP-
www.laesfera.opennemas.com/articulo/politica/ir-n-plantea-refiner-campo-gibraltar/20160118193048000629.html
www.elmundo.es/economia/2016/01/18/569cbd75e2704e4e108b461b.html

www.internacional.elpais.com/internacional/2016/01/18/actualidad/1453134670_308918.html ,
www.diariosur.es/andalucia/201601/19/iran-proyecta-construir-refineria-20160118224914.html
www.expansion.com/empresas/energia/2016/01/18/569d2554e2704ecd658b458c.html .
www.eia.gov/beta/international/regions-topics.cfm?RegionTopicID=WOTC
www.marinetraffic.com/es/ais/home/centerx:-6/centery:36/zoom:10
www.minenv.gov.ma
www.ssg.gov.ma
www.ieo.es/web/ieo.
www.minenv.gov.ma .
www.mtpnet.gov.ma.
www.agriculture.gov.ma
www.fm6e.org.
www.mtpnet.gov.ma
www.esg-gib.net.
www.eib.org/projects/priorities/urban/index.htm.
www.eea.europa.eu/es
www.magrama.gob.es/es/costas/temas/default.aspx.
www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE
www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/INTRODUCCION
www.salvamentomaritimo.es
www.guardiacivil.es/es/institucional/especialidades/ServicioMaritimo/index.html
www.gibraltarlaws.gov.gi
www.ecoavant.com/es/notices/2015/07/el-primer-santuario-artico-2374.php
www.salvaelartico.es
www.mundo.sputniknews.com/mundo/20130515/157080394.html
www.wwf.es/noticias/sala_de_prensa/?6280
www.wwf.es/noticias/sala_de_prensa/noticias_mares.cfm?2440

www.dailymail.co.uk/news/article-3703038/Commander-Britain-s-newest-submarine-faces-court-martial-crash.html
www.alterinfos.org/spip.php?article4608
www.gibraltarlaws.gov.gi
www.wwf.es/noticias/sala_de_prensa/noticias_mares.cfm?2440 .
www.wwf.es/noticias/sala_de_prensa/?6280.
www.revistaecosistemas.net/articulo.asp?Id=538
www.fedas.es/medio-ambiente
www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment-data/file/308103/Extension_to_OTs_guidancd.pdf
www.akademia.ch/~sebes/textes/1996/1996Kiss.html#2
www.libertaddigital.com/nacional/el-gobierno-blinda-la-visita-de-zapatero-a-melilla-y-ceuta-para-que-no-le-pregunten-sobre-la-espanolidad-de-las-ciudades-1276271024/
www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/autor.asp
www.revistaecosistemas.net/articulo.asp?Id=538
www.ports.com/sea/strait-of-malacca.
www.realinstitutoelcano.org.
www.akademia.ch/~sebes/textes/1996/1996Kiss.html#2
www.gov.uk/uk-traties