

“POLÍTICA MARÍTIMA COMUNITARIA: LA “ECONOMÍA AZUL” DE LA UNIÓN EUROPEA Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA”

Autora: M^a Remedios Zamora Roselló, Profesora Ayudante-Doctor de Derecho Administrativo, Universidad de Málaga

Resumen:

Las últimas iniciativas comunitarias sobre el medio marino ponen de manifiesto el interés de las instancias europeas en el valor añadido que suponen los mares y océanos para el desarrollo socioeconómico de la Unión. El potencial económico del entorno marítimo ha actuado como impulso para la revalorización de un espacio sometido a regulaciones parciales que trataban de paliar los efectos de situaciones de crisis. En este contexto corresponde analizar las propuestas adoptadas durante esta última etapa en el ámbito de la seguridad marítima, así como los retos de futuro que se presentan para la política marítima.

Palabras clave: Seguridad marítima, Iniciativas regionales, Explotación de nuevos recursos

Abstract:

The latest EU initiatives on the marine environment confirm the overriding importance of the European institutions in the added value of the seas and oceans to the socioeconomic development of the Union. The economic potential of the marine environment has acted as an impetus for the upgrading in an area subjected to partial regulations which try to mitigate the effects of the crises. In this context it is necessary to analyze the proposals adopted during this last stage in maritime safety and the future challenges for the maritime policy.

Keywords: Maritime safety, regional initiatives, new resources exploitation

Sumario:

- I. Seguridad marítima: su evolución en el contexto comunitario**
- II. Una política marítima integrada**
 - 1. El pilar marítimo de la Estrategia Europa 2020**
- III. El crecimiento azul**
- IV. Propuestas adoptadas en el último año**
 - 1. El sistema de intercambio de información**
 - 2. El organigrama comunitario: novedades sobre la agencia europea de seguridad marítima**
 - 3. El control por el estado rector del puerto**
 - 4. Las iniciativas regionales**
 - 5. La protección marítima**
- V. Consideraciones finales**
- VI. Bibliografía**

I. SEGURIDAD MARÍTIMA: SU EVOLUCIÓN EN EL CONTEXTO COMUNITARIO

Definir el concepto actual de seguridad marítima supone avanzar un paso más allá de la seguridad del buque y del medio en el que se desplaza, ya que la perspectiva ambiental y la protección frente a actuaciones de carácter criminal han abierto nuevas vías a una definición que ha de actualizarse ante las demandas de la sociedad.

Los caracteres del entorno marino condicionan la existencia de la colaboración entre los Estados, y sitúan en una posición prevalente a aquellas regiones cuyo mayor desarrollo económico les permite actuar sobre la seguridad marítima. Por ello, vamos a centrarnos en las iniciativas de la Unión Europea de esta materia, para conocer un modelo regional que aspira a la colaboración con terceros Estados y que también puede actuar como referente para su implantación en disposiciones internacionales.

En primer lugar es necesario poner de manifiesto que la Unión Europea se ha caracterizado, al igual que buena parte de Estados e incluso de organismos internacionales, por obviar la existencia de mares y océanos y sus necesidades. La política marítima de la Unión no existía; prácticamente hay que esperar a la última etapa del siglo XX, y en especial a los primeros años del siglo XXI para que despierte la preocupación comunitaria sobre el medio marino. A golpe de catástrofes ambientales y de accidentes de petroleros se fue forjando una regulación sobre seguridad marítima, y se armaron los cimientos de un

modelo normativo que atendía al entorno marítimo y ponía de relieve su importancia para el desarrollo futuro de la Unión Europea.

II. UNA POLÍTICA MARÍTIMA INTEGRADA

Desde el año 2007 las instituciones comunitarias empiezan a ser conscientes del potencial marítimo de los Estados miembros y se inaugura una nueva etapa en la que se opta por elaborar una política marítima integrada. Hasta el momento se habían adoptado disposiciones parciales que trataban de dar respuesta a demandas concretas. El propio desarrollo de la seguridad marítima se puede entender a partir de esta premisa, puesto que los ámbitos a los que se fue atendiendo a través de las Directivas y Reglamentos comunitarios eran el resultado de actuaciones específicas que no respondían a un modelo coordinado ni ofrecían una respuesta normativa integrada a este sector.

Un hito en la actuación comunitaria se encuentra en 2007, cuando se publica la Comunicación de la Comisión sobre una política marítima integrada de la Unión Europea¹. A partir de esta Comunicación podemos concretar en cinco líneas de actuación las propuestas para el desarrollo marítimo de la Unión

¹ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación sobre una política marítima integrada para la Unión Europea*, de 10 de octubre de 2007, COM(2007) 575 final. Es de resaltar que esta Comunicación se inicia con la siguiente afirmación: “Los mares son el alma de Europa. Los espacios marítimos de Europa y sus costas son cruciales para su bienestar y prosperidad, al constituir las rutas comerciales europeas, regular su clima y servir de fuente de alimentos, energía y recursos, además de lugar favorito para residencia y ocio de sus ciudadanos. Nuestras relaciones con el mar son más intensas y variadas y revisten mayor valor para Europa que nunca. Sin embargo, se nota la tensión. Estamos en una encrucijada de nuestra relación con el mar”.

En 2011 se adoptó el Reglamento 1255/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2011, por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la política marítima integrada, DO L 321, de 5 de diciembre de 2011, pp. 1-10. Según se dispone en el artículo 1, el objeto de esta disposición es establecer “un Programa de apoyo a medidas destinadas a impulsar la consolidación y la aplicación de la política marítima integrada de la Unión (“el Programa”). La política marítima integrada de la Unión (“la PMI”) fomentará la toma de decisiones coordinada y coherente a fin de lograr el máximo de desarrollo sostenible, crecimiento económico y cohesión social en los Estados miembros, en particular en lo que respecta a las regiones costeras, insulares y ultraperiféricas de la Unión, al igual que en los sectores marítimos, por medio de políticas en materia marítima coherentes y de la cooperación internacional pertinente. El Programa apoyará el uso sostenible de mares y océanos, así como la ampliación de conocimiento científico”.

MOLINA SCHMID, T., “La Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Las actividades marítimas unidas por su nexo común: la mar”, *Revista General de Marina*, vol. 261, julio 2011, pp. 43 – 54.

Europea.

En primer lugar corresponde hacer referencia a la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las zonas costeras. Sobre esta materia cabe destacar la iniciativa adoptada por la Comisión en 2008 cuando se publicó la “Hoja de ruta para la ordenación del espacio marítimo: creación de principios comunes en la UE”; dos años después la misma Comisión aprobaba la Comunicación “Ordenación del espacio marítimo en la UE – logros y desarrollo futuro”. La última iniciativa sobre la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las zonas costeras se encuentra en la Propuesta de Directiva presentada en 2013²; mediante los planes de ordenación marítima y las estrategias de gestión integrada de las costas se aspira a la aplicación de un enfoque ecosistémico para facilitar la coexistencia y prevenir la aparición de conflictos entre los sectores de actividad que actúan en las aguas marinas y las zonas costeras³.

Otra de las principales líneas es la dedicada al conocimiento del medio marino y la financiación de programas de investigación e innovación. A este respecto se publicó, en agosto de 2012, el Libro Verde “Conocimiento del medio marino 2020. De la cartografía de los fondos marinos a las previsiones

² COMISIÓN EUROPEA, *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas*, COM(2013) 133 final, 12 de marzo de 2013. En esta Propuesta se afirma, pp. 2 y 3: “Lo que entendemos comúnmente por ordenación del espacio marítimo es un proceso público de análisis y planificación de la distribución espacial y temporal de las actividades humanas en las zonas marítimas con vistas a alcanzar objetivos económicos, medioambientales y sociales. El propósito final de la ordenación del espacio marítimo es elaborar planes que permitan identificar la utilización del espacio marítimo para diferentes usos del mar (...) La gestión integrada de las costas es un instrumento de gestión integrada de todos los procesos políticos que afectan a la zona costera, y que permite abordar de forma coordinada las interacciones tierra-mar de las actividades costeras con vistas a garantizar el desarrollo sostenible de las zonas costeras y marinas. Su función es propiciar que las decisiones en materia de gestión o de desarrollo se adopten de manera coherente en todos los sectores (...) La ordenación del espacio marítimo y la gestión integrada de las costas son instrumentos complementarios. Su ámbito geográfico se superpone en las aguas costeras y territoriales de los Estados miembros, ya que los planes de ordenación marítima cartografían las actividades humanas existentes e identifican cuál puede ser su futuro desarrollo espacial más eficaz, mientras que las estrategias de gestión integrada de las costas garantizan la gestión integrada de esas actividades humanas. Aplicadas conjuntamente, ambas contribuyen a mejorar la planificación y gestión de la interfaz tierra-mar”.

En relación a la ordenación y gestión del litoral es de interés analizar la obra colectiva coordinada por la profesora GARCÍA PÉREZ y dirigida por el profesor SANZ LARRUGA, *Estudios sobre la ordenación, planificación y gestión del litoral hacia un modelo integrado y sostenible*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2009.

³ Art. 5 de la Propuesta de Directiva.

oceánicas”⁴.

El intercambio de información, sobre el que profundizaremos a continuación, también se ha configurado como una de las directrices en la actuación comunitaria sobre el entorno marítimo; habida cuenta de la necesidad de crear un sistema que permitiera disponer y gestionar de forma eficaz todos los datos sobre el medio marino que se generan en los Estados miembros. Enfocado sobre la protección ambiental, cabe señalar la Directiva marco sobre la Estrategia Marina, Directiva 2008/56/CE, cuya finalidad es “lograr o mantener un buen estado medioambiental del medio marino a más tardar en el año 2020”⁵. Y por último, mencionar la creación de un Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

Estas iniciativas comunitarias han de ser completadas con las propuestas nacionales, que deben actuar como referencia para el desarrollo efectivo de la política marítima integrada. En esta línea han actuado algunos Estados de la Unión Europea de nuestro entorno, como Portugal, que está trabajando en estos momentos en su “Estrategia Nacional para el Mar para el período 2013–2020”; iniciativa que se completa con una estructura administrativa consistente en una Comisión Interministerial de asuntos del mar, liderada por el Primer Ministro, foro de discusión para la concreción de las prioridades y proyectos a desarrollar en el mar.

En la misma línea que Portugal, se ha creado en Irlanda un grupo de coordinación marina interdepartamental, que incluso dispone de una oficina desde la que se informa al público de las decisiones adoptadas y los informes emitidos. Además, se elaboró en 2012 el documento “Harnessing Our Ocean Wealth. An Integrated Marine Plan for Ireland”, cuya finalidad es orientar la política y ofrecer un foro para el debate con la Comisión Europea sobre el crecimiento azul. Otro de los Estados vecinos que ha desarrollado una política nacional activa en este sector es Francia, que a través del Conseil national de la mer et des littoraux, está preparando una nueva Estrategia francesa para el mar y los litorales. Mientras otros países ya han avanzado en esta línea, España aún no ha elaborado un “Libro Azul”, es decir, un documento que permita

⁴ COMISIÓN EUROPEA, *Libro Verde: Conocimiento del medio marino 2020. De la cartografía de los fondos marinos a las previsiones oceánica*, de 29 de agosto de 2012, COM(2012) 473 final.

⁵ Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), DO L 164, de 25 de junio de 2008.

Sobre esta disposición, SANZ LARRUGA, F., “La Directiva 2008/56/CE sobre la estrategia marina en el marco de la política ambiental y marítima de la Unión Europea”, en ARANA GARCÍA, E., SANZ LARRUGA, F., y NAVARRO ORTEGA, A., *La ordenación jurídica del medio marino en España: estudios sobre la Ley 41/2010, de protección del medio marino*, Thomson Reuters-Civitas, 2012., pp. 109-168.

ofrecer una visión integrada de las actividades marítimas y marinas; pasividad que incide de forma negativa en el desarrollo de políticas nacionales activas sobre mares y océanos, a pesar de su relevancia para el futuro de nuestro país⁶.

1.-El pilar marítimo de la Estrategia Europa 2020

En octubre de 2012, los ministros europeos de asuntos marítimos respaldaron la Estrategia Europa 2020 dotándola de un sólido pilar marítimo en la denominada “Declaración de Limassol”⁷. En este documento se incide en la necesidad de elaborar una “agenda dinámica” que verse sobre el crecimiento, la competitividad y el empleo en el sector marítimo a fin de alcanzar un modelo de economía azul sostenible. Asimismo, los Ministros europeos responsables de la Política Marítima apoyaron el desarrollo de estrategias integradas sobre cuencas marítimas y macrorregionales, como instrumento para impulsar el crecimiento sostenible en las regiones costeras.

Las propuestas de la Declaración para el establecimiento de una Agenda Marina y Marítima Europea se pueden organizar en dos grandes bloques de medidas, que en gran medida coinciden con los aspectos ya incorporados por la Comisión en su Comunicación sobre el “crecimiento azul”. Por un lado las propuestas relativas a la industria y la energía, en la que se ubicarían las medidas relativas al aumento de la competitividad del sector del transporte marítimo, de apoyo a la innovación en la industria de construcción y equipamiento naval y marino, y el desarrollo del turismo costero y marítimo; además de las propuestas energéticas sobre el aumento de la producción y exploración de la energía marina renovable, tratando de asegurar la disponibilidad sin interrupciones en el mercado europeo de la energía.

Un segundo bloque estaría compuesto por las medidas relativas a la explotación de los recursos, distinguiendo entre los recursos animales y vegetales, y los minerales. En el primer grupo destacan las propuestas para el apoyo a la investigación e innovación para mejorar la sostenibilidad y competitividad de la acuicultura y estimular actividades de pesca sostenibles,

⁶ Sobre las iniciativas portuguesas en este ámbito, ALMODOVAR, M., “PMI: Ejemplo de elaboración de Libro Azul en algún Estado miembro”, *Crecimiento Azul en el Mediterráneo: Perspectiva de España*, Palma de Mallorca, 2- 3 de mayo de 2013. Para obtener más información sobre la actuación de Portugal se puede consultar la página web: <http://www.dgpm.gov.pt/Pages/ENM.aspx>

También se expusieron en la misma Conferencia las intervenciones de los representantes de Irlanda Sr. O’SULLIVAN, y Francia, Sr. AYMERIC.

⁷ Declaración de los Ministros europeos responsables de la Política Marítima Integrada y la Comisión Europea sobre una Agenda Marina y Marítima para el crecimiento y el empleo, “Declaración de Limassol”, Limassol, 8 de octubre de 2012.

además de fomentar el cultivo de productos acuáticos; mientras que respecto a los recursos minerales marinos se insta al desarrollo de nuevas tecnologías para su recolección segura y sostenible.

En la “Declaración de Limassol” destaca la apuesta por el desarrollo de una política pública como medio para garantizar las condiciones de pleno desarrollo de la economía azul. A este respecto se aboga por una actuación pública coherente y eficaz, que reduzca la carga administrativa y reguladora, a la vez que elimine las trabas a la innovación y la inversión. En este sentido se obvia la relevancia de las políticas públicas en la consecución de objetivos que superan los intereses de los actores económicos implicados, y que permiten fortalecer el propio crecimiento de la Unión, superando incluso los propios intereses estatales. Una política pública comunitaria que inste el crecimiento azul es la pieza que permitiría el engarce de todos los sectores implicados y la consecución de los objetivos de la Unión Europea, actuando como guía para el desarrollo de las políticas nacionales y regionales, e incluso superando las fronteras comunitarias y haciendo partícipes a Estados vecinos y a la propia comunidad internacional.

Las propuestas de los Ministros competentes para la consecución de la economía azul se identifican con las medidas incluidas por la Comisión en su Comunicación. Se incluyen las referencias a la integración de la vigilancia marítima y al conocimiento marino, con especial énfasis en la innovación e investigación marina y marítima. En relación a esta mejora del conocimiento también se incide en la perspectiva de la formación de profesionales cualificados, apostando por fomentar las carreras marinas y marítimas incidiendo en una triple perspectiva: evitar el desfase entre las demandas de la industria, la ciencia y la educación, la seguridad, y la adecuada movilidad laboral, conectando esta iniciativa con las propuestas comunitarias sobre flexibilidad en el mercado laboral⁸.

La mejora de la gobernanza es otra de las prioridades trazadas, destacando la llamada a una mayor cooperación entre las autoridades competentes. En este ámbito podríamos distinguir dos niveles de coordinación, una coordinación interna y otra externa. A nivel interno habría que identificar la mejora de la gobernanza desde el nivel local, incidiendo en la participación de las regiones periféricas y la sociedad civil en el desarrollo y el beneficio de las actividades innovadoras; empleando como sujetos principales para este fomento en la

⁸ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación: Hacia los principios comunes de la flexiguridad: más y mejor empleo mediante la flexibilidad y la seguridad*, COM(2007) 359 final, de 27 de junio de 2007. Según lo dispuesto en esta Comunicación, la flexiguridad puede definirse “como una estrategia integrada para potenciar, a un tiempo, la flexibilidad y la seguridad en el mercado laboral” (p. 5).

coordinación de primer nivel a las agrupaciones marítimas y los interlocutores sociales. Mientras que a nivel externo se centraría en la cooperación dentro de cada sector y entre ellos, apoyando el intercambio de prácticas y el diálogo a nivel internacional, nacional y regional; haciendo partícipes a terceros países y a las organizaciones internacionales y regionales.

Cabe reseñar que la referencia a la ordenación territorial marítima y la gestión integrada de las zonas costeras vincula estas actuaciones a la finalidad de mejorar la transparencia en la planificación de inversiones y al equilibrado entre los sectores y partes interesadas, con el objetivo último de garantizar la coherencia con los objetivos medioambientales, sociales y económicos. También destaca que esta ordenación territorial y gestión integrada se encuentra destinada a los Estados miembros y a sus zonas fronterizas, con lo que se respalda la apuesta ya iniciada en otros ámbitos hacia una visión global del espacio marítimo y la importancia de implicar a otros Estados ribereños vecinos, aún cuando no se encuentren integrados en la Unión Europea.

Vinculados de forma más específica a la preocupación medioambiental podemos incluir los objetivos relativos a la aplicación efectiva de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, que se define como el pilar medioambiental de la política marítima integrada, y que se relaciona con la elaboración de una red coherente de zonas marinas protegidas y la aplicación de la Estrategia de Biodiversidad 2020 de la UE⁹. En la misma línea se sitúan las propuestas para la aplicación de prácticas adecuadas que permitan actuar sobre las repercusiones del cambio climático en las zonas costeras, los ecosistemas marinos y las actividades marítimas¹⁰.

III. EL CRECIMIENTO AZUL

En septiembre de 2012 la Comisión elaboró su Comunicación “Crecimiento

⁹ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación: Estrategia de la UE sobre la biodiversidad hasta 2020: nuestro seguro de vida y capital natural*, COM(2011) 244 final, de 3 de mayo de 2011. Como se afirma en esta Comunicación, p. 2: “El objetivo de biodiversidad EU 2020 se basa en la admisión de que, aparte de su valor intrínseco, la biodiversidad y los servicios que proporciona poseen un importante valor económico que pocas veces detectan los mercados. Al eludir los mecanismos de fijación de precios y no reflejarse en la contabilidad social, la biodiversidad es a menudo víctima de enfoques contrarios sobre la naturaleza y su utilización”.

¹⁰ NAVARRO ORTEGA, A., “La protección del medio ambiente marino y costero en la política ambiental comunitaria y la lucha contra el cambio climático”, en PÉREZ ALONSO, E., *Derecho, globalización, riesgo y medio ambiente*, Tirant lo Blanch, 2012, pp. 219-248.

azul: Oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible”, es mes antes que los Ministros competentes adoptaran la “Declaración de Limassol”, por lo que actuó como inspirador de las propuestas adoptadas. El “crecimiento azul” es una iniciativa destinada a aprovechar el potencial de los océanos, mares y costas para el crecimiento económico y la creación de empleo.

Según los datos de la Comisión Europea, la denominada “economía azul”, es decir, todas las actividades económicas que dependen del mar, representa 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año. En su conjunto, el 75 % del comercio exterior y el 37 % del comercio interior de la UE tienen lugar por vía marítima¹¹. Dada la interconexión que prima entre las distintas actividades económicas que conforman la economía azul se trata de dar una respuesta coherente a sus necesidades y demandas, a la vez que se elabora una política con vistas a afrontar los desafíos de futuro, y se pone en alza la importancia de la concienciación ambiental ante la fragilidad del medio marino. El crecimiento azul de la Unión Europea se basa en cinco pilares fundamentales: la energía azul, la acuicultura, el turismo marítimo, costero y de cruceros, los recursos minerales marinos y la biotecnología azul.

La apuesta por la energía azul es consecuencia de la necesidad de la Unión de disponer y garantizar suministros de energía asequibles. Esta realidad incide en varios aspectos clave, en primer lugar la necesidad de una inversión a largo plazo en la investigación y el desarrollo de estas técnicas de explotación energética, que se completa con un esfuerzo de inversión considerable para hacer viable su explotación comercial; en segundo lugar la oportunidad de mantener el liderazgo mundial de la Unión Europea en este sector y exportar este sistema de explotación energética a terceros Estados. Por último, y desde nuestra perspectiva el principal escollo de este modelo de explotación, es la necesidad de reconciliar estos sistemas con las medidas para la protección del entorno marítimo y costero, a la vista de la fragilidad de estos ecosistemas y de la sobreexplotación a la que ya se encuentran sometidos. En este sentido, cabe señalar la relevancia de vincular este modelo energético con la planificación estratégica y la gestión integrada de las zonas costeras, para valorar las posibilidades reales de implantación de estos sistemas de producción energética en cada uno de los entornos que reúnan las condiciones adecuadas para la explotación.

Las posibilidades de crecimiento de la acuicultura, como un medio para ayudar

¹¹ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación sobre Crecimiento azul: Oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible*, COM (2012) 0494 final, 13 de septiembre de 2012.

a las comunidades costeras a diversificar sus actividades y disminuir la presión sobre la pesca, constituye otra de las apuestas del “crecimiento azul”. En este ámbito destacan los obstáculos administrativos, en especial los relacionados con la concesión de licencias; a este respecto, y con la referencia de la Política Pesquera Común, se insta desde la Comisión al establecimiento de directrices estratégicas no obligatorias y de planes estratégicos nacionales plurianuales, y el intercambio de mejores prácticas. Junto a estas trabas administrativas, el desarrollo de la acuicultura también exige la redefinición de los usos del espacio costero o marítimo, tratando de desarrollar modelos de explotación que permitan aumentar la producción sin obstaculizar la actividad de otros usuarios de este espacio.

El turismo, una industria que actúa como el principal, e incluso único, motor económico de numerosas localidades costeras europeas. La concienciación de las comunidades costeras sobre la importancia de un medio ambiente sano para garantizar el turismo azul y favorecer su crecimiento es uno de los principales elementos que permitirán aumentar el atractivo de las zonas costeras. Desde la Comisión se pone de relieve la variedad de los distintos modelos turísticos existentes en la Unión Europea, para lo que se hace una llamada a las iniciativas locales y regionales, y se insta a las administraciones públicas a realizar un planeamiento estratégico de las inversiones en infraestructuras, junto a una apuesta por la formación y capacitación de los trabajadores del sector. También adquiere especial relevancia la apuesta por la lucha contra la estacionalidad y la necesidad de desarrollar un modelo económico sostenible para las comunidades costeras que dependan de esta industria, reduciendo la huella de carbono y su impacto medioambiental, e impulsando a las pequeñas y medianas empresas.

La posibilidad de explotación de los recursos minerales marinos, auspiciada por el riesgo de insuficiencia de suministros y las posibilidades de explotación de recursos que hasta hace unos años eran tecnológicamente inviables, conlleva la adopción de un marco de actuación comunitario sobre esta materia. Desde la Comisión se apuesta por el apoyo a la investigación y el fomento de la competitividad de las empresas europeas en este sector. No puede obviarse en este ámbito la relevancia de la seguridad marítima de este tipo de explotaciones, que sin lugar a duda presentan nuevas oportunidades de abastecimiento y de negocio, y también nuevos desafíos para su compatibilización con otros usos del espacio marítimo; destacando además las implicaciones y alteraciones que pueden ocasionar en el medio ambiente marino y costero.

La explotación de los recursos marinos va más allá de los minerales, la pesca y la acuicultura, a través del desarrollo de la biotecnología azul se ha abierto la puerta al aprovechamiento de los organismos marinos distintos de los peces y

crustáceos. La sanidad, industria cosmética y los biomateriales industriales son los principales destinatarios de un sector que acaba de despegar y cuyas perspectivas de futuro resultan prometedoras. Sin duda, las previsiones para los próximos años auguran la creación de un mercado de productos de alto valor, vinculado a puestos de trabajo altamente cualificados.

A la vista de esta realidad, la Comisión considera determinante la elaboración de una estrategia en los ámbitos de la investigación y la innovación, que permita aportar las bases para la adopción de las decisiones que demande este sector emergente. Se trata de elaborar una planificación con vistas a las próximas décadas, que acompañe a los descubrimientos, y favorezca la explotación sostenible de estos recursos. Esta planificación se dirige hacia tres ámbitos: por un lado los inversores, ya que la creación de un marco de actuación comunitario incentiva la participación de inversores atraídos por la seguridad y las perspectivas de futuro de la biotecnología; en segundo lugar, la industria, al potenciar la comercialización de productos innovadores originados en la Unión Europea. Y en tercer y último lugar, al público en general, fomentando un mejor conocimiento de los productos acuáticos marinos y su potencial; en definitiva, creando un nicho de mercado para los nuevos productos, es decir, garantizando su clientela.

La economía azul exige una actuación previa sobre la seguridad marítima. Hacer productivo el medio marino conlleva garantizar que las operaciones que se realizan en el mismo gozan de las garantías mínimas y respetan el marco regulador vigente. La seguridad marítima ha de ser uno de los pilares sobre los que se desarrolle la “economía azul”, obviar esta relación significa desconocer los riesgos de la actuación en el medio marino. Todas las iniciativas sobre el medio marino han de tomar como referencia la seguridad marítima, por ello, y si bien en buena parte de los textos mencionados no se incluye referencia alguna a esta materia, debe considerarse plenamente integrada en la política marítima comunitaria.

IV. PROPUESTAS ADOPTADAS EN EL ÚLTIMO AÑO

Las iniciativas adoptadas durante este año son un fiel reflejo de las inquietudes de la Unión sobre el medio marino, y constituyen una guía sobre los desafíos marítimos actuales. Por ello hemos optado por incidir sobre las últimas medidas que se han incorporado al marco comunitario y las iniciativas para su desarrollo.

1. El sistema de intercambio de información

Entre las últimas líneas de actuación comunitaria cabe reseñar la creación de un entorno común de intercambio de información con fines de vigilancia del ámbito marítimo de la Unión Europea (CISE). En su Comunicación sobre una política marítima integrada para la Unión Europea, la Comisión se comprometió a avanzar “hacia un sistema más integrado de vigilancia que aúne los sistemas de supervisión y seguimiento existentes utilizados a efectos de la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino, el control de la pesca, el control de las fronteras exteriores y otras actividades dirigidas al cumplimiento de la ley”¹². Los tres niveles en los que se centra el sistema CISE son:

“(a) la obtención de datos relativos a actividades ilegales y a amenazas que afecten a la vez a la seguridad interior y exterior de la UE y susceptibles de implicar a cualquier tipo de buque; se trata esencialmente de información facilitada por guardacostas, policía fronteriza, servicios de policía y fuerzas armadas;

(b) la obtención de información específica sobre capturas, en combinación con los datos relativos a la posición de los buques de pesca en el contexto de la lucha contra la pesca ilegal;

(c) la obtención de datos informatizados complejos relativos a todas las mercancías que entren en el territorio aduanero de la UE o que salgan de este, con fines de evaluación previa de las cuestiones de seguridad y protección en relación con estas mercancías”¹³.

Hasta el 14 de septiembre de este mismo año ha estado abierta la consulta pública sobre la implementación del sistema CISE; y está prevista la publicación de un Libro Blanco sobre este entorno común para finales de año. Uno de los grandes desafíos de la seguridad marítima en el seno de la Unión Europea será la puesta en funcionamiento de este espacio de intercambio de información, que puede convertirse en una primera etapa para alcanzar un entorno comunitario armonizado y reforzado para la seguridad marítima en la Unión Europea.

¹² COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación: Una política marítima integrada para la Unión Europea*, COM(2007) 575 final, de 10 de octubre de 2007.

Sobre la contribución al sistema CISE de las Fuerzas Armadas, específicamente las Fuerzas Armadas italianas, RAIMONDI, G., “Italian Navy contribution to POV CISE”, *Challenges and opportunities in Maritime Security and Surveillance for effective governance and innovation in the EU’s maritime domain*, Dublín, 8 -9 de abril de 2013.

¹³ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación relativa a un proyecto de boja de ruta para la creación del entorno común de intercambio de información con fines de vigilancia del ámbito marítimo de la UE*, Comunicación, COM(2010) 584 final, de 20 de octubre de 2010, p. 4.

Este espacio de intercambio de información adquiere todavía más vigencia después de las sucesivas catástrofes de la isla de Lampedusa, que ocasionaron la muerte de más de trescientas personas que trataban de alcanzar las costas italianas; en este sentido conviene recordar que la seguridad marítima comprende la seguridad de la vida humana en la mar y que el sistema CISE trata de garantizar la seguridad de las fronteras de la Unión. Es evidente que nos encontramos ante un nuevo desafío de la seguridad marítima, y que parece que las autoridades comunitarias, y por supuesto las nacionales, no actúan con la diligencia que le exigen las circunstancias. De nuevo se repite el escenario donde las catástrofes abren la puerta a la adopción de nuevas disposiciones, o al menos a acelerar su puesta en práctica.

2. El organigrama comunitario: novedades sobre la Agencia Europea de Seguridad Marítima

En 2013 también nos encontramos con la modificación del Reglamento por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima¹⁴. Cabe recordar que la Agencia formó parte de las medidas adoptadas como respuesta al incidente del buque “Erika”, y sus competencias se ampliaron tras la catástrofe del “Prestige”. A principios de 2013 se realizó una importante reforma de su marco regulador, que trata de adaptar la normativa de la Agencia a las necesidades actuales.

Tras más de diez años desde su puesta en funcionamiento, también es oportuno reflexionar sobre los cometidos de la Agencia y su desempeño. En este sentido se ha procedido a priorizar un conjunto de competencias, que se completan con una serie de atribuciones secundarias. No puede olvidarse que esta reorganización también tiene origen en la situación de ajuste presupuestario y que obliga a limitar los medios personales y materiales, tratando de mantener los niveles de calidad que deben ser exigidos a un organismo dedicado a minimizar los riesgos en el medio marino. También se han incluido un conjunto de medidas para aclarar la gobernanza específica de la Agencia, con la finalidad de que la Comisión proporcione orientación política a este organismo para el desempeño de sus funciones.

Por último, cabe destacar que se amplía su finalidad, y entre sus objetivos se recoge la “lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y gas”¹⁵. Esta medida se justifica en la necesidad de dar respuesta a los riesgos generados por las actividades de exploración y producción de

¹⁴ Reglamento 100/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, que modifica el Reglamento 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, DO L 39 de 9 de febrero de 2013.

¹⁵ Novedades incorporadas al art. 1.1.

petróleo y de gas en alta mar, tanto para el transporte marítimo como para el medio marino. En este sentido, se prevé que el personal especializado de la Agencia y los conocimientos y recursos técnicos de los que dispone sobre la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas puedan también emplearse para luchar contra la contaminación originada por estas actividades; por ello, cualquier Estado miembro podrá recabar la asistencia de la Agencia.

Esta nueva competencia debe ponerse en relación con la Directiva 2013/30/UE, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro¹⁶. En esta disposición hay un artículo dedicado a las funciones de la Agencia en el que expresamente se reconoce su competencia para prestar asistencia técnica y científica a la Comisión y al Estado miembro afectado.

Sin embargo, los cometidos no sólo se centran en esta labor reactiva, sino que también comprenden una asistencia de carácter preventivo y que toma como referencia la planificación; en la preparación y ejecución de los planes externos de respuesta de emergencia, y en la elaboración de un catálogo de equipos y servicios de emergencia disponibles. Este apoyo a los Estados se completa con la asistencia a la Comisión en la evaluación de los planes externos de respuesta de emergencia de los Estados y en el examen de los ejercicios de ensayo de los mecanismos de emergencia transfronterizos y de la Unión.

3. El control por el Estado rector del puerto

Otra de las novedades normativas comunitarias adoptadas en 2013 fue la modificación de la Directiva sobre control por el Estado rector del puerto¹⁷. La finalidad de esta reforma ha sido incorporar al marco normativo comunitario el Convenio sobre el trabajo marítimo, adoptado el 23 de febrero de 2006 por la Organización Internacional del Trabajo, con el objetivo de crear un instrumento único y coherente que recogiera, en la medida de lo posible, todas las normas actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales de otros convenios internacionales sobre el trabajo.

El control de los buques por el Estado rector del puerto permite identificar y

¹⁶ Directiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro, y que modifica la Directiva 2004/35/CE, DO L 178 de 28 de junio de 2013.

¹⁷ Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, DO L 218, de 14 de agosto de 2013.

adoptar las medidas oportunas sobre aquellos buques que no respetan los niveles mínimos de seguridad, y pone manifiesto la inexistencia de un régimen armonizado, a pesar del trigésimo aniversario del Memorándum de París que se celebró el año pasado, año 2012, y que coincidió con los treinta años de adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). La modificación de esta normativa comunitaria completa un proceso de adaptación de esta regulación que se inició con la reforma de la Directiva aprobada en 2009.

4. Las iniciativas regionales

Las actuaciones regionales de la Unión Europea también merecen una especial atención, por cuanto tratan de atender a las peculiaridades de los territorios bañados por un mismo mar u océano. En mayo de 2013 se presentó la Comunicación de la Comisión sobre el “Plan de acción para una estrategia marítima en la región atlántica”. Este plan de acción se basa en la Estrategia marítima para la zona del Océano Atlántico de la Comisión, adoptada en 2011, y es el resultado de consultas realizadas en el marco del Foro Atlántico. Las prioridades que se proponen son:

- a) Fomentar el espíritu empresarial y la innovación.
- b) Proteger, garantizar y desarrollar el potencial del medio marino y costero del Atlántico.
- c) Mejorar la accesibilidad y la conectividad.
- d) Crear un modelo sostenible y socialmente integrador de desarrollo regional.

En la región mediterránea también se han llevado cabo iniciativas regionales sobre el medio marino, que se iniciaron con la Comunicación de la Comisión sobre “Una política marítima integrada para una mejor gobernanza del Mediterráneo”, adoptada en 2009¹⁸. En la actualidad existen estrategias

¹⁸ COMISIÓN EUROPEA, *Comunicación “Una política marítima integrada para una mejor gobernanza del Mediterráneo”*, COM(2009) 466 final, de 11 de noviembre de 2009.

En el estudio realizado Parsons Brinckerhoff Consortium, presentado en 2009 y financiado por el Banco Europeo de Inversiones, bajo el título *Feasibility Study for the Mediterranean Sea Maritime Development Cooperation*, se pone de manifiesto la urgencia de un enfoque integrado, siguiendo las líneas propuestas por la Política Marítima Integrada de la UE, para lo que insta a la mejora de la cooperación entre los actores internacionales, el Banco Europeo de Inversiones, la Comisión Europea y la Organización Marítima Internacional. A la vez que exhorta a estas instituciones a trabajar activamente para la mayor cooperación de los socios mediterráneos en las iniciativas regionales y en los organismos internacionales reconocidos y representativos, en los que su presencia es o bien escasa, o inexistente. Además, este estudio hace hincapié en la necesidad de adoptar medidas urgentes para mejorar la información, la comunicación, la coordinación y la cooperación, elementos esenciales para

marítimas por cuencas para el Atlántico y para el mar Jónico-Adriático, pero no para el Mediterráneo. Sin embargo, son numerosos los foros y talleres en los que se está trabajando para establecer una agenda con los objetivos a alcanzar; durante 2013 se ha celebrado una nueva conferencia en Atenas sobre la “Economía Azul” en el Mediterráneo¹⁹, y desde la perspectiva española también se celebró una Conferencia en Palma de Mallorca²⁰. En el caso de esta cuenca es necesario tener muy presente la relevancia de la cooperación transfronteriza y entre estados ribereños terceros; puesto que en el Mediterráneo nos encontramos con 20 costas distintas, y no sólo son países comunitarios los que componen esta cuenca marítima.

5. La protección marítima

Desde la perspectiva de protección marítima está prevista la adopción de “La Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea” en 2014²¹. En la

la fomentar la integración regional en el ámbito marítimo.

¹⁹ En la última Conferencia del FEMIP (The Facility for Euro-Mediterranean Investment and Partnership), el Sr. CUVILLIER, representante del Gobierno francés, identificó un conjunto de directrices que habrían de guiar la actuación de los países Mediterráneos. Desde la perspectiva de la gestión pública apostó por apoyar la Política Marítima Integrada, profundizar en la cooperación a través la creación de una ventanilla única, y aunar esfuerzos y facilitar los intercambios entre los Estados. En lo que respecta a la financiación de proyectos innovadores, subrayó la labor del Banco Europeo de Inversiones financiando los proyectos de las pequeñas y medianas empresas relacionados con la economía azul; y también instó al fomento de la innovación, junto con el fomento de la cooperación entre las universidades, las fundaciones e institutos de investigación y las diferentes empresas. Por último destacó la importancia de movilizar a los socios privados y públicos mediante el aumento de los intercambios entre los países del Mediterráneo, que desarrollado a través de un marco normativo adecuado permitiría reforzar la solidaridad entre los países. “Closing session”, *12th FEMIP Conference: “Mediterranean blue economy: enhancing marine and maritime cooperation”*, Atenas, 18 y 19 de abril de 2013.

²⁰ *Crecimiento Azul en el Mediterráneo: Perspectiva de España*, Palma de Mallorca, 2- 3 de mayo de 2013. Esta Conferencia fue organizada por la DG MARE (Comisión Europea) con la colaboración de la Secretaría de Estado para la UE del Ministerio de Asuntos Exteriores, el Gobierno de Islas Baleares y el Cluster Marítimo de Islas Baleares.

²¹ RUESTA BOTELLA, J., “La seguridad marítima en la Unión Europea”, *Revista General de Marina*, vol. 259, Agosto/Septiembre, 2010, pp. 337-346.

ROMERO JUNQUERA, A., “El largo camino hacia una Estrategia Europea de Seguridad Marítima”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión*, 35/2011. Este autor afirma, en relación a la iniciativa que planteó la Comisión sobre una Política Marítima Integrada de la Unión Europea, pp. 6 y 7: “Esta iniciativa de la Comisión nace con dos importantes limitaciones. La primera es que la seguridad es una política eminentemente intergubernamental (y por tanto no comunitaria), donde como ya hemos visto la Comisión no tiene competencias ejecutivas, lo que impide por tanto la integración real de todas de las políticas sectoriales. A esto hay que sumar una segunda limitación, que se manifiesta en la fragmentación de las políticas de seguridad de la Unión, divididas en seguridad exterior y seguridad interior, como se adelantaba en la introducción, y que actúan de forma separada

Declaración de los Ministros de Defensa publicada tras el Consejo hispano-francés de Defensa y Seguridad del pasado 16 de septiembre de 2013, se pone de relieve que la finalidad de esta estrategia es identificar los intereses marítimos de la UE, así como los riesgos y amenazas existentes en el espacio marítimo, y la proposición de unas líneas de acción que ofrezcan una respuesta eficaz y coordinada de la UE y sus Estados miembros²².

En nuestro país, la “Estrategia de Seguridad Nacional” incluye un objetivo de seguridad marítima: “Impulsar una política de seguridad en el espacio marítimo con la finalidad de mantener la libertad de navegación y proteger el tráfico marítimo y las infraestructuras marítimas críticas; proteger la vida humana en el mar; prevenir y actuar ante actividades criminales y actos terroristas que se desarrollen en este medio; proteger y conservar el litoral, los recursos del medio marino, el medioambiente marino y el patrimonio arqueológico sumergido; y prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en el medio marino”²³.

Fue durante la Presidencia Española, en 2010, cuando se presentó una propuesta para elaborar una Estrategia de Seguridad Marítima en el ámbito de la Unión Europea. En gran medida este instrumento será un paso más en la consecución de un modelo de seguridad marítima, que integre realmente a los Estados miembros y permita superar las reticencias de algunas autoridades nacionales a la concreción de una respuesta comunitaria uniforme.

El 12 de septiembre de 2013, el Parlamento Europeo aprobó una Resolución sobre la dimensión marítima de la política común de seguridad y defensa²⁴. En este texto se pone de manifiesto la existencia de una serie de riesgos potenciales, entre los que destacan la explotación ilícita de recursos naturales y minerales en las aguas de los Estados miembros, el aumento de las actividades de terrorismo marítimo en todo el mundo, la piratería, la inmigración irregular, así como el aumento del riesgo de derrames de petróleo y de otros accidentes de contaminación medioambiental.

En la misma línea se ha pronunciado la Presidencia Irlandesa en 2013, en su iniciativa para reflexionar sobre los retos y oportunidades en materia de

y en general poco coordinada”.

²² Con fecha de 16 de septiembre de 2013, los Ministros de Defensa de Francia y España, Jean Yves Le Drian y Pedro Morenés, presidieron en la localidad francesa de Brest el Consejo Hispano-Francés de Defensa y Seguridad.

²³ PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido*, 2013, p. 50.

²⁴ PARLAMENTO EUROPEO, *Resolución sobre la dimensión marítima de la política común de seguridad y defensa*, de 12 de septiembre de 2013 (2012/2318(INI)).

seguridad marítima y vigilancia con el fin de promover la innovación y la gestión eficaz en el dominio marítimo de la Unión Europea²⁵. La Presidencia Irlandesa apostó por una política de cooperación entre los diversos actores, las fuerzas navales, guardacostas, aduanas, policía y otros agentes de seguridad de los Estados miembros que participan en la prestación de la seguridad marítima, la protección y la vigilancia en la Unión. Además de aprovechar la innovación y los instrumentos de investigación para apoyar un enfoque más integrado de la seguridad marítima²⁶.

V. CONSIDERACIONES FINALES

Con los elementos analizados hemos puesto de relieve los desafíos de la seguridad marítima actuales y para los próximos años, que se basan en la existencia de nuevos riesgos representados a través de las últimas vías de explotación de los recursos marinos, la importancia de establecer una política de seguridad de la vida humana en la mar que controle el tráfico de personas para alcanzar las fronteras comunitarias, y la necesidad de seguir incorporando mecanismos de adaptación de nuestro derecho comunitario a las exigencias internacionales y de potenciar la actuación de la Unión Europea.

Las iniciativas adoptadas desde las instituciones comunitarias suponen un paso más en la consolidación de una efectiva política marítima integrada; no obstante, aún se encuentra pendiente la consagración de esta política unitaria y quedan obstáculos que salvar. Resta un empuje de envergadura a su implantación, que permita dar respuesta a las debilidades de este ámbito; a la vez que conviene reforzar la visión conjunta de la seguridad marítima, incorporando la protección como un elemento más. En este sentido, el sistema de intercambio de información CISE está llamado a actuar como el elemento aglutinador, puesto que su base de datos única permitirá obtener información sobre los potenciales riesgos para el medio ambiente, a la vez que alertará sobre el tipo de mercancía transportada por el buque y sus posibles irregularidades.

La perspectiva económica de la política marítima representada en la denominada “economía azul” es otro de los elementos significativos que está

²⁵ Sobre las iniciativas lideradas por la Presidencia Irlandesa en 2013, se puede consultar la página oficial: <http://eu2013.ie/ireland-and-the-presidency/>

²⁶ En la reunión del Consejo de la Unión Europea sobre asuntos generales celebrada en Luxemburgo, el 24 de junio de 2013, el Consejo manifestó su apoyo a esta propuesta de Irlanda. COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, “Council Conclusions on the Integrated Maritime Policy”, 24 de junio de 2013.

llamado a relanzar la política marítima, y por ende las iniciativas sobre seguridad marítima. Una vez que se pone de manifiesto la relevancia económica del sector marítimo, una realidad que siempre ha formado parte del desarrollo de la Unión Europea pero que no se ha reflejado en la toma de decisiones hasta los últimos años, es el momento de avanzar hacia un “crecimiento azul”. En este modelo de desarrollo económico se asientan las bases sobre los desafíos de la seguridad marítima; la cuestión que debemos plantearnos es si desde las instituciones comunitarias y los Estados miembros se aprovechará esta nueva etapa para incorporar los criterios de seguridad del medio marino y de las actividades que se llevan a cabo en el mismo. Iniciar un modelo de crecimiento económico que obvie las demandas sobre seguridad marítima no sólo comprometería el futuro de mares y océanos, sino que se terminaría convirtiendo en un lastre para el desarrollo de la Unión. Evaluar económicamente los potenciales daños sobre el medio marino es otro de los factores a tener en cuenta en el crecimiento azul, para que efectivamente se traduzca en una mejora social y económica para la Unión Europea.

La Unión Europea ha identificado con claridad cuáles son las necesidades de la seguridad marítima, y tímidamente se van adoptando propuestas que se dirigen a solventar estas debilidades. En definitiva, el refuerzo de la seguridad marítima requiere de una proyección interna hacia la efectiva coordinación y la superación de las reticencias nacionales; que ha de combinarse con una proyección externa hacia la cooperación con terceros Estados para la consecución de estándares mínimos de seguridad en todos los mares y océanos.

VI. BIBLIOGRAFÍA

ALMODOVAR, M., “PMI: Ejemplo de elaboración de Libro Azul en algún Estado miembro: Portugal”, *Crecimiento Azul en el Mediterráneo: Perspectiva de España, Palma de Mallorca*, 2- 3 de mayo de 2013.

AYMERIC, M., “PMI: Ejemplo de elaboración de Libro Azul en algún Estado miembro: Francia”, *Crecimiento Azul en el Mediterráneo: Perspectiva de España, Palma de Mallorca*, 2- 3 de mayo de 2013.

CUVILLIER, F., “Closing session”, *12th FEMIP Conference: “Mediterranean blue economy: enhancing marine and maritime cooperation”*, Atenas, 18 y 19 de abril de 2013.

GARCÍA PÉREZ, M., y SANZ LARRUGA, F., *Estudios sobre la ordenación, planificación y gestión del litoral hacia un modelo integrado y sostenible*, Fundación Pedro

Barrié de la Maza, A Coruña, 2009.

MOLINA SCHMID, T., “La Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Las actividades marítimas unidas por su nexo común: la mar”, *Revista General de Marina*, vol. 261, julio 2011.

NAVARRO ORTEGA, A., “La protección del medio ambiente marino y costero en la política ambiental comunitaria y la lucha contra el cambio climático”, en PÉREZ ALONSO, E., *Derecho, globalización, riesgo y medio ambiente*, Tirant lo Blanch, 2012.

O’SULLIVAN, G., “PMI: Ejemplo de elaboración de Libro Azul en algún Estado miembro: Irlanda”, *Crecimiento Azul en el Mediterráneo: Perspectiva de España*, Palma de Mallorca, 2- 3 de mayo de 2013.

PARSONS BRINCKERHOFF CONSORTIUM, *Feasibility Study for the Mediterranean Sea Maritime Development Cooperation*, Banco Europeo de Inversiones, 2009.

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO. GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido*, 2013.

RAIMONDI, G., “Italian Navy contribution to POV CISE”, *Challenges and opportunities in Maritime Security and Surveillance for effective governance and innovation in the EU’s maritime domain*, Dublín, 8 -9 de abril de 2013.

ROMERO JUNQUERA, A., “El largo camino hacia una Estrategia Europea de Seguridad Marítima”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión*, 35/2011.

RUESTA BOTELLA, J., “La seguridad marítima en la Unión Europea”, *Revista General de Marina*, vol. 259, Agosto/Septiembre, 2010 , pp. 337-346.

SANZ LARRUGA, F., “La Directiva 2008/56/CE sobre la estrategia marina en el marco de la política ambiental y marítima de la Unión Europea”, en ARANA GARCÍA, E., SANZ LARRUGA, F., y NAVARRO ORTEGA, A., *La ordenación jurídica del medio marino en España: estudios sobre la Ley 41/2010, de protección del medio marino*, Thomson Reuters-Civitas, 2012.