



Congreso Nacional del Medio Ambiente
Cumbre del Desarrollo Sostenible

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Las referencias ambientales en la regulación andaluza sobre puertos

Autor: M^a Remedios Zamora Roselló

Institución: Área de Derecho Administrativo, Departamento de Derecho Público de la Universidad de Málaga
E-mail: remedios@uma.es



RESUMEN:

El transporte marítimo se configura como uno de los principales medios de comunicación, con especial atención al transporte de mercancías y de pasajeros, a la vez que una industria vinculada al ocio y al turismo. Los puertos, como infraestructuras básicas para este modelo de transporte, adquieren una especial trascendencia para su desarrollo y condicionan su evolución. Las prometedoras perspectivas de futuro para el transporte marítimo y la consolidación de los puertos como infraestructuras clave para la política de transportes comunitaria, nacional y autonómica sitúan la regulación sobre esta materia entre las prioridades de las distintas autoridades competentes. Las nuevas demandas sobre los modelos de comunicación exigen la superación de los sistemas de transporte tradicionales y basados en principios obsoletos. El desarrollo de las infraestructuras portuarias sobre la base del respeto y la protección al medio ambiente se encuentra en el origen de buena parte de las disposiciones que se están elaborando para regular este sector. En este contexto, la Comunidad Autónoma de Andalucía ha elaborado una nueva norma sobre el régimen jurídico y económico de los puertos en la que se incorporan el respeto al medio ambiente y la sostenibilidad como principios que regirán en el Sistema Portuario andaluz. El análisis de los preceptos que componen esta Ley autonómica, a la vista de las previsiones comunitarias y nacionales, así como del vigente esquema de distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, actúa como guía para el estudio de la creciente presencia de los criterios ambientales en el transporte marítimo, con especial atención a su significación en los puertos.



INTRODUCCIÓN

La evolución de Andalucía ha estado marcada por la relevancia de sus puertos, las primeras poblaciones se asentaron junto a puertos naturales y adoptaron un modelo de sociedad dependiente de los recursos marítimos. Mientras el sector pesquero abastecía a buena parte de la Península, el transporte marítimo impulsó un comercio floreciente, la llegada de nuevos pobladores a la Península y el descubrimiento de nuevos mundos más allá de las fronteras europeas. La idiosincrasia andaluza se encuentra estrechamente vinculada al desarrollo de sus puertos, que en la actualidad aún se configuran como eje de comunicaciones de referencia a nivel mundial.

En las últimas décadas los desafíos del sector portuario andaluz se han centrado en nuevos modelos de explotación pesquera y en el desarrollo del turismo náutico, sin olvidar el transporte marítimo como vía de intercambio de mercancías y pasajeros. La preocupación por la conservación y protección del medio ambiente en los entornos portuarios va adquiriendo de forma paulatina una mayor relevancia, en especial a raíz de las últimas catástrofes marítimas que ha sufrido España y que se encuentran en el origen de estas inquietudes ambientales.

Una nueva etapa en el sector portuario andaluz obliga a equilibrar diversos intereses, en ocasiones contrapuestos, y que exigen disposiciones novedosas que puedan hacer frente a las necesidades de los puertos andaluces. Como dato, podemos señalar que los puertos deportivos andaluces y todas las empresas conexas a su actividad generan un volumen anual de negocio cercano a los 1.500 millones de euros; las previsiones de crecimiento con un horizonte temporal situado en el año 2015, sitúan a Andalucía como la segunda Comunidad Autónoma con mayor previsión de incremento en su oferta de amarres, sólo superada por Cantabria¹. Los beneficios económicos de estas actividades

¹ GRUPO GDT, *Estudio sobre el valor económico de los puertos deportivos y su incidencia en el sector turístico*, Consejería de Comercio, Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, Confederación de Empresarios de Andalucía, Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía (Marinas de Andalucía), 2007, págs. 109, 125 - 127: "En cuanto a la evolución registrada en España en lo referente al número de puertos deportivos y número de amarres en el periodo 2001-2006, cabe decir, que el número de puertos se ha incrementado en nuestro país en un 27%, mientras que el número de amarres lo hizo en una proporción similar (26,81%). El ranking de las Comunidades Autónomas con mayor número de puertos se sitúa encabezado con las Islas Baleares (68), la Comunidad Valenciana (47) y Cataluña (46). Por su parte Andalucía ocupa el cuarto lugar, tanto en número de puertos deportivos (37) como en número de amarres (...). En cuanto al grado de influencia de los puertos deportivos en la economía local, tanto los responsables de los puertos deportivos como del sector turístico andaluz consideran ésta como alta o muy alta. Por su parte, los representantes de las federaciones deportivas náuticas consideran que los puertos deportivos influyen de una manera muy elevada en la evolución del deporte náutico andaluz. Los principales frenos al desarrollo destacados por los agentes consultados tienen que ver con aspectos relacionados con: la política intervencionista de la administración, la inexistencia de una legislación específica, la elevada cuantía de los cánones, la lentitud en los trámites de obra, la escasa orientación empresarial de los puertos gestionados de manera directa por la administración y la escasez de apoyo institucional".

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA (JUNTA DE ANDALUCÍA), *Balance Agrario y Pesquero 2006*, Sevilla, 8 de enero de 2007, pág. 68. Los datos sobre la producción pesquera andaluza que muestra este estudio corresponden al año 2006 en el que se obtuvo una producción de 70 millones de kilos, y el valor de las capturas alcanzó los 156 millones de euros. La Consejería también ofrece datos sobre la flota pesquera, señalando que existen 2.039 barcos de pesca en activo, con un total de 9.750 tripulantes; el 54 % de los barcos en el Mediterráneo y el 42 % en el Golfo de Cádiz.

EMPRESA PÚBLICA PUERTOS DE ANDALUCÍA, *1983 – 2003 Andalucía y sus puertos*, Servicio de Publicaciones de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2004, págs. 48 y ss.



no las eximen de un control adecuado por parte de las autoridades competentes sobre su impacto en el medio ambiente.

La ponderación de estas variables y las demandas de la sociedad andaluza para la conservación del medio ambiente y el impulso al desarrollo económico de la región, junto con la obligación de las autoridades autonómicas de cumplir las previsiones del texto constitucional, el Estatuto de Autonomía de Andalucía y la legislación sectorial vigente, han dado como resultado la elaboración de un marco regulador que introduce nuevas previsiones en materia de medio ambiente, pero aún presenta deficiencias que deben ser subsanadas para que el sector portuario andaluz pueda situarse en los niveles de calidad y servicio que le corresponden.

I.- ANDALUCÍA COMO REGIÓN COSTERA Y PORTUARIA DE LA UNIÓN EUROPEA

La Unión Europea ha realizado en los últimos años un importante esfuerzo para la elaboración de una política marítima integrada. En estas iniciativas sobre el medio marítimo destaca la relevancia de los puertos de mar europeos definidos como “eslabones esenciales en la cadena de logística de la que depende la economía europea”, centros clave de la actividad económica y con un papel determinante en la calidad del entorno urbano y natural. La Comisión Europea ha puesto de relieve la necesidad de fomentar el transporte marítimo, puertos y sectores relacionados como medio para alcanzar el desarrollo sostenible de las actividades marítimas, y asegurar la salud del ecosistema marino².

La política marítima comunitaria otorga una especial relevancia a las regiones costeras, que ocupan una posición estratégica como destino turístico de primer orden y se configuran como un foco de desarrollo para las industrias marítimas y portuarias. Aprovechar el potencial de estos territorios y encontrar un equilibrio entre el desarrollo económico, la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de estas regiones constituyen

GARCÍA PÉREZ, M., “El sistema portuario andaluz como motor del desarrollo comercial”, *Boletín Económico de Andalucía*, núms. 31-32, 2002, págs. 111-124.

GIMÉNEZ-CUENCA GARCÍA, M., “Perspectivas de futuro de los puertos andaluces”, *Impacto de la Normativa en el crecimiento de la oferta turística*, Puerto Banús (Marbella), 13 de junio de 2008.

² COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación sobre las Conclusiones de la consulta sobre una política marítima integrada para la Unión Europea* (COM(2007) 574 final).

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Un océano de oportunidades. Una política marítima integrada para la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2007, pág. 11. El texto de la Comisión afirma que “el transporte marítimo es vital para el comercio internacional e interior de Europa y sigue siendo la espina dorsal del sector marítimo en su conjunto. Sin embargo, esta industria sólo podrá seguir prosperando si la Unión continúa esforzándose en establecer un alto nivel de seguridad marítima, contribuyendo a salvar vidas y a preservar el medio ambiente y promoviendo al mismo tiempo unas condiciones de competencia internacionales equitativas (...) La globalización tiene como consecuencia el crecimiento sin precedentes del comercio internacional al que asistimos. Dado que el 90% del comercio exterior de Europa y cerca del 40% de su comercio interior se efectúan a través de sus puertos, no son difíciles de entender sus dificultades para hacer frente a una demanda cada vez mayor. El desarrollo de su capacidad debe reflejar el crecimiento del comercio nacional e internacional de Europa y realizarse de manera compatible con los objetivos políticos comunitarios relacionados, en especial los ambientales y de competitividad”.

VAN HOUDT, F., “A Vision and Action Plan for an Integrated Maritime Policy”, *GreenPort/EcoPorts 2008*, Amsterdam, 27-28 Febrero 2008.



el objetivo último de la Comisión. Los desafíos ambientales de las regiones costeras incluyen medidas para elaborar una oferta turística caracterizada por la sostenibilidad, contrarrestar los efectos del cambio climático y elaborar una estrategia de prevención de catástrofes. Andalucía responde a este patrón comunitario de región costera, y por tanto las propuestas comunitarias sobre política marítima y portuaria son de vital importancia para su desarrollo³.

En el marco de esta amplia iniciativa sobre el medio marítimo la Comisión ha presentado una propuesta más concreta sobre política portuaria⁴. En lo que respecta a la protección ambiental la propuesta comunitaria se centra en el desarrollo de nuevas instalaciones o mejora de las instalaciones ya existentes, la implantación de instalaciones de tratamiento de residuos, la gestión adecuada de las masas de agua y de los sedimentos, y la reducción de las emisiones a la atmósfera.

El volumen de tráfico marítimo y fluvial aumentará en las próximas décadas, con el desarrollo de las denominadas autopistas del mar, por lo que se hace indispensable adaptar las instalaciones existentes a esta realidad y, en algunos supuestos, construir nuevos equipamientos que puedan hacer frente a esta demanda; un desarrollo del transporte que también exige infraestructuras que puedan recibir los nuevos diseños de buques y de sus cargas. Este nuevo diseño de las instalaciones portuarias se encuadra en una iniciativa que implica al propio desarrollo urbano de las poblaciones en las que se encuentran, por lo que repercute en la calidad de vida de los ciudadanos y de su entorno litoral. Las disposiciones comunitarias sobre protección medioambiental constituyen la base sobre la que reelaborar estas reformas de las infraestructuras portuarias.

El texto de la Comisión sitúa entre las prioridades de la política portuaria europea la elaboración de directrices que permitan la plena implantación de las disposiciones ambientales al sector portuario. Sobre este punto ha tenido la oportunidad de pronunciarse el Comité de las Regiones, que ha acogido favorablemente la propuesta de la Comisión de publicar directrices sobre la aplicación e interpretación de la normativa ambiental en el desarrollo de las infraestructuras portuarias⁵. El Comité aboga por la participación en un proceso de consulta de los entes regionales, junto a los locales y al sector portuario, como sujetos determinantes para el desarrollo de las instalaciones portuarias⁶.

³ SUÁREZ DE VIVERO, J., "Consecuencias regionales del nuevo marco estratégico oceánico", *Conferencia sobre la futura política marítima de la UE: Una consulta abierta*, Ciclo de Conferencias de la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía) "Retos Ambientales de las Políticas de la Unión Europea", Sevilla, 21 de marzo de 2007.

⁴ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación sobre una política portuaria europea*, Bruselas, 18 de octubre de 2007, (COM(2007) 616 final).

BARROT, J., "Transporte Marítimo y Puertos: prioridades y actualidad comunitaria", *Jornada sobre los Puertos y el transporte Marítimo: Las regiones por una política europea ambiciosa y equilibrada*, Gijón, 19 de noviembre de 2007.

BARROT, J., "A European Seaport Policy for all Seasons", *ESPO 2007 Conference (European Sea Port Organisation)*, Algeciras, 31 Mayo - 1 Junio de 2007.

⁵ COMITÉ DE LAS REGIONES, *Dictamen sobre política portuaria europea* (DO C 172 de 5 de julio de 2008, págs. 29 – 33).

⁶ COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO (PARLAMENTO EUROPEO), ponente Sr. Josu Ortuondo Larrea, *Informe sobre una política portuaria europea*, 14 de julio de 2008: "En lo que respecta a la publicación de orientaciones sobre la aplicación de la legislación medioambiental comunitaria en este sector, el informe evidencia la importancia de adoptar una perspectiva común en relación con el medio ambiente y el



El tratamiento de residuos en las instalaciones portuarias fue regulado a través de la Directiva 2000/59/CE cuyo principal objetivo es eliminar los vertidos incontrolados de las operaciones rutinarias de los buques a los mares y océanos europeos⁷. Cualquier tipo de residuo generado por un buque, ya sean originados por la carga que transporte, por las aguas residuales, o por cualquier actividad que se realice en la embarcación, tiene que ser depositado en las instalaciones previstas en los puertos europeos. Estas instalaciones de recogida de residuos tienen que estar adaptadas a los tipos de buques que reciba cada puerto, por lo que también prevé la norma comunitaria la elaboración de una planificación regional o específica para cada puerto que atienda a la recepción y manipulación de los desechos. La propuesta de la Comisión tomará como referencia la implantación de esta Directiva en los Estados miembros y las evaluaciones al respecto de los sectores implicados y de la Agencia Europea para la Seguridad Marítima para incorporar las mejoras oportunas.

La gestión del entorno en el que se encuentra el puerto, las cuencas fluviales en el caso de puertos fluviales y las zonas costeras para los puertos marítimos, no es un elemento ajeno a la planificación portuaria, ya que incide directamente en el control sobre las masas de agua y los sedimentos. La Comisión aboga por la participación activa de las autoridades portuarias en la gestión de los entornos portuarios ya que la dependencia entre ambos condiciona el equilibrio ambiental del espacio en el que se ubiquen; por ello la propuesta comunitaria hace hincapié en el control de la contaminación del suelo, la calidad de las aguas y la ordenación del territorio.

El compromiso de la Unión Europea para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero se traslada al ámbito portuario a través de la reducción de la contaminación atmosférica procedente de los buques y del transporte interior con destino y origen en los puertos. En este sentido, la Comisión apoya las iniciativas de la Organización Marítima Internacional, y también está estudiando propuestas para el entorno comunitario destinadas a reducir las emisiones en los puertos a través de incentivos adecuados⁸.

II.- LAS COMPETENCIAS AUTONÓMICAS Y ESTATALES EN MATERIA DE PUERTOS

El texto constitucional atribuye a la Administración General del Estado la competencia exclusiva en materia de puertos de interés general, mientras que las Comunidades

desarrollo portuario. Es necesario tener en cuenta la especificidad del sector portuario al abordar legislativamente la política medioambiental”.

⁷ Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. (DO L 332, de 28 de diciembre de 2000, págs. 81 y ss).

⁸ La Comisión ha empezado a estudiar propuestas para el control de la contaminación atmosférica, en el texto de la *Comunicación sobre una política portuaria europea* se avanzan algunas de las líneas que se están analizando: “La solución que consiste en que los puertos suministren electricidad a los buques atracados en el puerto está siendo examinada por la Comisión. Esta solución debe aplicarse en primer lugar a los buques de líneas regulares tales como los transbordadores o los buques de transporte de corta distancia o a los buques de las Autopistas del Mar. La Comisión va a presentar propuestas para reducir el nivel de la contaminación atmosférica procedente de los buques en los puertos, sobre todo mediante la supresión de las desventajas fiscales aplicables al suministro de electricidad a partir de la red terrestre”.



Autónomas pueden asumir competencias sobre los puertos que no tengan la condición de interés general⁹. Las competencias autonómicas se completan con la facultad atribuida al Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de nombrar a la presidencia de los puertos de interés general. Los textos estatutarios han reafirmado este marco con la mención expresa a los puertos de refugio y los puertos deportivos, trasladando lo expuesto en el propio texto constitucional.

La Comunidad Autónoma de Andalucía se hizo eco de este esquema de distribución de competencias en su Estatuto de Autonomía. En el texto originario de esta norma, en la actualidad modificado, el artículo 13.11 reconocía la competencia exclusiva de la Comunidad sobre los puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado, los puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales¹⁰. En base a estas competencias las autoridades autonómicas asumieron la titularidad de los puertos estatales que no tenían la consideración de interés general¹¹ y elaboraron un conjunto de disposiciones en el ámbito portuario.

El siguiente hito normativo que debe ser destacado es la reforma del Estatuto de Autonomía de Andalucía, llevada a cabo por la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo¹². El vigente texto estatutario incorpora un nuevo esquema competencial que se asienta sobre tres preceptos, los artículos 48, 56 y 64 ubicados en el Título II bajo la rúbrica "Competencias de la Comunidad Autónoma". El artículo 56.6 del Estatuto atribuye competencias a la Comunidad Autónoma sobre la gestión de los títulos de ocupación y

⁹ Arts. 148.1.6ª y 149.1.20ª CE.

Sobre los límites de la competencia estatal en materia de puertos de interés general, el fundamento jurídico 30 de la Sentencia del Tribunal Constitucional (STC) 40/1998 (RTC 1998, 40), ponente Sr. Pedro Cruz Villalón afirma que: "En el caso concreto de la competencia estatal sobre puertos de interés general debe tenerse en cuenta que la existencia de un puerto estatal implica, necesariamente, una modulación del ejercicio de las competencias autonómicas y municipales sobre la ordenación del territorio y urbanismo, y que no puede quedar al arbitrio de los entes con competencia sobre dichas materias la decisión sobre la concreta ubicación del puerto, su tamaño, los usos de los distintos espacios, etc. Al mismo tiempo, es también claro que la existencia de un puerto estatal no supone la desaparición de cualesquiera otras competencias sobre su espacio físico, ya que mientras que "la competencia exclusiva del Estado sobre puertos de interés general tiene por objeto la propia realidad del puerto y la actividad relativa al mismo, pero no cualquier tipo de actividad que afecte al espacio físico que abarca un puerto... la competencia de ordenación del territorio y urbanismo... tiene por objeto la actividad consistente en la delimitación de los diversos usos a que pueda destinarse el suelo o espacio físico territorial" (STC 77/1984, RTC 1984, 77, F. J. 2)".

ESCRIBANO COLLADO, P., "Las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de puertos", *Revista de Administración Pública*, núms. 100 - 102, 1983, págs. 2315 y ss.

BERNADI GIL, X., "Los nuevos poderes de las Comunidades Autónomas sobre los puertos de interés general", *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 52, 1998, págs. 101 - 143.

¹⁰ El Anexo de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante enumera los puertos de interés general, que en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía son los siguientes: Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

¹¹ Real Decreto 3137/1983, de 25 agosto para la regulación del traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de puertos (BOE de 24 diciembre de 1983, núm. 307, y BOJA de 10 de enero 1984, núm.4).

¹² En la Exposición de Motivos de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía se establece: "El nuevo texto del Estatuto de Autonomía para Andalucía establece, con carácter general, un nuevo marco competencial que profundiza en el autogobierno, extrayendo al efecto las posibilidades descentralizadoras que ofrece la Constitución para aproximar la Administración a la ciudadanía".



uso del dominio público marítimo-terrestre, especialmente el otorgamiento de autorizaciones y concesiones y, en todo caso, las concesiones de obras fijas en el mar, así como sobre la regulación y gestión del régimen económico-financiero del dominio público marítimo-terrestre en los términos previstos por la legislación general.

El artículo 48.4 reconoce la competencia de la Comunidad Autónoma sobre los puertos pesqueros, mientras que en el apartado 1º del artículo 64 establece la competencia exclusiva sobre puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado; referencias que se completan con lo dispuesto en el artículo 64.2, que dispone que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencias de ejecución sobre puertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. Y en relación a la calificación de interés general de un puerto de titularidad autonómica, además del informe previo emitido por la Comunidad Autónoma, será necesario que se ejecute mediante un convenio de colaboración.

Las referencias al texto estatutario se completan con las previsiones ambientales que se recogen a lo largo de su articulado. El artículo 28 proclama el derecho a un medio ambiente equilibrado, sostenible y saludable, así como a disfrutar de los recursos naturales, del entorno y el paisaje; y este derecho se garantiza mediante una adecuada protección de la diversidad biológica y los procesos ecológicos, el patrimonio natural, el paisaje, el agua, el aire y los recursos naturales. La Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.23 de la Constitución, ostenta competencias exclusivas sobre medio ambiente, espacios protegidos y sostenibilidad, entre las que podemos mencionar algunos apartados que se encuentran vinculados al medio marino, como las competencias sobre delimitación, regulación, ordenación y gestión integral de los espacios naturales protegidos, incluyendo los que afecten a las aguas marítimas de su jurisdicción, corredores biológicos, y hábitats en el territorio de Andalucía, así como la declaración de cualquier figura de protección y establecimiento de normas adicionales de protección ambiental; además de las competencias sobre fauna y flora silvestres, y prevención ambiental.

A la Comunidad Autónoma de Andalucía corresponde “la competencia compartida en relación con el establecimiento y la regulación de los instrumentos de planificación ambiental y del procedimiento de tramitación y aprobación de estos instrumentos; el establecimiento y regulación de medidas de sostenibilidad e investigación ambientales; la regulación de los recursos naturales; y la prevención, restauración y reparación de daños al medio ambiente, así como el correspondiente régimen sancionador. Asimismo, tiene competencias para el establecimiento de normas adicionales de protección”¹³.

La preocupación ambiental del vigente Estatuto andaluz se muestra en un Título dedicado en exclusiva al medio ambiente, el Título VII está formado por once preceptos que exponen el compromiso de las autoridades autonómicas con la conservación de la biodiversidad, el uso sostenible de los recursos naturales, la producción y desarrollo sostenible, la gestión de los residuos y la protección ante la contaminación¹⁴.

¹³ Art. 57 del Estatuto de Autonomía de Andalucía.

¹⁴ JORDANO FRAGA, J., “Medio ambiente y el nuevo Estatuto de Autonomía de Andalucía: Una visión preliminar”, *Administración de Andalucía: Revista andaluza de administración pública*, núm. 65, 2007, págs. 35 - 56.

ZAMBONINO PULITO, M., *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*, Tirant lo blanch, Valencia, 1997.

III.-EL MARCO REGULADOR ANDALUZ

La primera de las normas adoptadas fue la Ley 6/1986, de 5 de mayo, sobre determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma; a la que siguió la Ley 8/1988, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma, y la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía mediante la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992.

La Ley de Puertos Deportivos de Andalucía inauguró la preocupación ambiental en la regulación andaluza sobre puertos¹⁵. Esta norma autonómica reconoce la fragilidad del

¹⁵ El Tribunal Constitucional examinó la constitucional de algunos de los preceptos de la Ley de Puertos Deportivos de Andalucía en la STC 193/1998 de 1 octubre (RTC 1998\193), ponente Sr. Pedro Cruz Villalón. El recurso de inconstitucionalidad fue promovido por el Presidente del Gobierno, en relación con determinados preceptos de la Ley del Parlamento de Andalucía 9/1988, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Este recurso fue estimado parcialmente, y el TC declaró la inconstitucionalidad y nulidad del inciso «3º Instalación ligera náutico-deportiva: Aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque, de carácter portuario fijo y que no supone alteración sustancial del medio físico donde se implanta» del art. 2, así como, por consecuencia, las referencias a dichas instalaciones contenidas en los arts. 3º, párr. primero, 5º.2, 2º; 8º.b), 12.1, 17.1 y 22.1; el art. 4º.2 en el inciso «para el resto de los casos a la Consejería de Obras Públicas y Transportes»; y el art. 10, todos ellos de la Ley 8/1988, de 2 noviembre, de Puertos Deportivos de la Comunidad Autónoma de Andalucía. El Tribunal declaró la constitucionalidad del inciso «2º Zona portuaria de uso náutico-deportivo: Parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas» del art. 2º de la misma Ley interpretado en el modo fijado en el fundamento 4º de esta sentencia.

El Tribunal Constitucional tuvo ocasión de pronunciarse de nuevo sobre la regulación autonómica en materia de puertos deportivos en la Sentencia que dictó sobre el conflicto positivo de competencia promovido por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en relación con la Resolución de 13 enero 1989, de la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, por la que se hace pública la concesión administrativa otorgada por el Consejo de Ministros al Ayuntamiento de Gelves (Sevilla) sobre construcción de un puerto deportivo-fluvial en el río Guadalquivir. La STC 226/1998 de 26 noviembre (RTC 1998\226), ponente Sr. José Gabaldón López establece en su F. J. 2º: «Se dijo en la STC 40/1998, que «la cuestión estriba por tanto, en determinar si la competencia exclusiva del Estado sobre un puerto de interés general se extiende igualmente a las dársenas pesqueras y zonas deportivas existentes en el mismo, o si, como pretenden los ejecutivos autonómicos, la gestión de tales espacios corresponde a sus Comunidades Autónomas en virtud de su competencia sobre puertos pesqueros y deportivos», declarándose que la competencia estatal derivada del art. 149.1.20 CE «se extiende tanto a la realidad física del puerto como a la actividad portuaria que en él se desarrolla... Es evidente que ello no significa -y será necesario volver sobre este tema más adelante- que sobre la realidad física del puerto e incluso sobre la actividad en él desarrollada no puedan incidir otros títulos competenciales (como por ejemplo, los de urbanismo y ordenación del territorio), pero lo que no es posible es la concurrencia del mismo título competencial pues entonces -tal y como sostiene el Abogado del Estado- se produce la identidad tanto del objeto físico como del jurídico» (STC 40/1998, fundamento jurídico 12.º). Por ello se concluía que las instalaciones pesqueras o náutico-deportivas situadas en el interior de un puerto de interés general corresponden al Estado.

Sin embargo, en la propia STC 40/1998, el citado pronunciamiento fue concretado con una precisión, referida a las zonas I y II en que se subdivide la superficie de agua correspondiente a la zona de servicio de los puertos, de modo que «si efectivamente se entendiera que todas las instalaciones abarcadas por las aguas integrantes de la zona de servicio del puerto pertenecen al puerto estatal, se podría llegar a la conclusión absurda, especialmente en los puertos ubicados en rías o bahías, de que verdaderos puertos de competencia autonómica pasarían a ser de titularidad estatal por la simple extensión de la mencionada zona I o de los espacios de reserva. Este problema queda, no obstante, resuelto si se tiene en cuenta que tanto las dársenas pesqueras como las zonas destinadas a fines náutico-deportivos a que se refiere el art. 3.6 de la Ley no pueden ser otras que las incluidas en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como zona I» (STC 40/1998, fundamento jurídico 12.º).



litoral andaluz y entre sus objetivos se sitúa la reducción de los impactos negativos sobre el medio marino de los puertos deportivos¹⁶. En este sentido la Exposición de Motivos de esta ley hacía mención a la alta demanda de este tipo de instalaciones vinculadas al turismo y al ocio, y a la presión que ejercían sobre los recursos naturales de las zonas afectadas. La norma andaluza trataba de asegurar el uso racional de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas costeros, así como la integración de los obras e instalaciones en el medio físico y la armonización del paisaje¹⁷. Las escasas referencias a la preocupación ambiental de la regulación sobre puertos deportivos contrastaba con la realidad asociada a estas instalaciones. El impacto ambiental de la construcción de puertos deportivos y de las construcciones inmobiliarias asociadas a los mismos había supuesto una importante transformación en el espacio litoral andaluz.

La Empresa Pública de Puertos de Andalucía comenzó a funcionar el 1 de enero de 1993, y en el año 2001 se amplió su objeto social a la gestión de las áreas de transporte de mercancías de interés económico, por lo que se le encomendaron competencias sobre la red regional de áreas de transporte de mercancía y la gestión de los centros de transporte de mercancía de interés autonómico¹⁸. En base a estas novedades se procedió a modificar el Estatuto de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía mediante el Decreto 235/2001, actualmente en vigor, y en el que se enumeran sus objetivos, fines y caracteres.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, se concedió una nueva denominación a esta entidad, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Esta norma también define la administración portuaria andaluza, y establece que “las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de puertos se ejercerán por el Consejo de Gobierno, por la Consejería competente en materia de puertos y por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía”¹⁹.

La Agencia ha elaborado una política ambiental propia, que comprende un conjunto de objetivos que guían todas las actividades portuarias y que son actualizados periódicamente para garantizar su eficacia y proporcionalidad²⁰. Las referencias ambientales han sido asumidas como principios básicos en la actuación de la Agencia, en

Las SSTC 80/1998 y 193/1998 han mantenido el criterio reproducido. En tal sentido, la STC 193/1998 ha declarado que «... en el mismo fundamento jurídico de dicha sentencia efectuamos una precisión adicional, al distinguir, dentro de los puertos de interés general, entre la "zona I, o interior de las aguas portuarias" y la "zona II, o exterior" de las mismas, de tal modo que la competencia estatal sobre las referidas zonas destinadas a fines náutico-deportivos debe entenderse limitada a los casos en los que las mismas se sitúen «en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como zona I» (STC 193/1998, fundamento jurídico 4.º)».

ZAMBONINO PULITO, M., “La Ley de puertos deportivos de la Comunidad Autónoma de Andalucía: recurso de inconstitucionalidad”, *Administración de Andalucía: Revista andaluza de administración pública*, núm. 14, 1993, págs. 109 - 122.

¹⁶ ZAMBONINO PULITO, M. (coord.), *Puertos: aspectos ambientales y gestión desde una perspectiva interdisciplinar*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998.

¹⁷ Art. 5.1 de la Ley 8/1988, de 2 de noviembre, de Puertos Deportivos de Andalucía.

¹⁸ Disposición Adicional Segunda de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía,

¹⁹ Art. 3 de la Ley de Puertos de Andalucía. En el art. 6 de esta misma norma se enumeran, aunque no de forma exhaustiva, las competencias de la Agencia.

²⁰ Las previsiones sobre la política ambiental de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se encuentran disponibles en su página web (<http://web.eppa.es/GContenidos/index.php>).



este sentido, la dirección de esta entidad ha establecido como pilares fundamentales de su actividad la aplicación de buenas prácticas medioambientales y la mejora de la eficacia de las actividades portuarias; con el fin de alcanzar estos fines, en el ámbito del respeto a la naturaleza y al medio ambiente, se proponen un conjunto de directrices.

Las medidas propuestas toman como principal referencia la legislación vigente y los compromisos ambientales adquiridos por la Agencia; marco en el que se trata de implicar a todos los sujetos que participan en las actividades portuarias, por lo que se presta especial atención a la formación del personal y a las propuestas y expectativas de los propios usuarios. La adecuada gestión ambiental se completa con la atención a los equipamientos que permitan eliminar los impactos ambientales de las actividades portuarias.

IV.- LA LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO Y ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DE ANDALUCÍA

El respeto al medio ambiente y la sostenibilidad son dos de los principios que la norma andaluza reconoce como directrices para el Sistema Portuario de Andalucía, consecuencia de las previsiones estatutarias analizadas con anterioridad y que condicionan la actuación de los poderes públicos ante un elemento de desarrollo socioeconómico para la Comunidad Autónoma²¹. Estas referencias a los principios que deben inspirar la actuación del Sistema Portuario de Andalucía se completan con un Título específico dedicado al medio ambiente; el Título V bajo la rúbrica “Puertos y medio ambiente” reúne un conjunto de preceptos que completan las menciones a la protección y prevención de daños al medio ambiente en la regulación andaluza sobre puertos. Los artículos que componen este Título pueden ser sistematizados bajo tres epígrafes: principios generales, prevención de los impactos sobre el medio ambiente y obligaciones de la persona concesionaria; a este esquema cabe añadir un apartado específico en el que se analizan las previsiones sobre la planificación portuaria, que si bien no se ubican en este Título se encuentran relacionadas con algunas de sus previsiones.

A) Principios generales

Sin perjuicio de los principios rectores del Sistema Portuario Andaluz, en el Título dedicado al medio ambiente se concretan las previsiones ambientales que deben regir los planes para la construcción de nuevas instalaciones portuarias o para la reforma de las mismas. Estos principios se aplicarán con carácter previo a la efectiva materialización de las instalaciones portuarias, y aspiran a garantizar el respeto de los valores ambientales.

²¹ Art. 2 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

BADÍA BELMONTE, M., “Desarrollo portuario andaluz. Aspectos medioambientales, *I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente*, Marbella, 22 – 23 febrero 2008.

MARTÍN SÁNCHEZ, J., “Efectos de la Ley 21/2007, de 18 de Diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía”, *Impacto de la Normativa en el crecimiento de la oferta turística*, Puerto Banús (Marbella), 13 de junio de 2008.

SICHES, O., “Aspectos diferenciales de la gestión medioambiental de las Marinas”, *I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente*, Marbella, 22 – 23 febrero 2008.



El desarrollo sostenible del ámbito portuario se asegura mediante una previsión genérica sobre los condicionantes que deben regir la actuación sobre el territorio para la implantación o el desarrollo de los puertos. Con esta finalidad los principios de protección del dominio público marítimo-terrestre, desarrollo sostenible, equilibrio territorial e integración con el entorno, equilibrio de la oferta portuaria en la línea de costa y rentabilidad económica y social, regirán las condiciones para la construcción y programación de nuevas instalaciones, así como la ampliación de las ya existentes.

Este primer grupo de medidas ambientales se completa con un elenco de condicionantes que deben regir la planificación territorial para determinar las zonas de exclusión a efectos de las intervenciones reguladas en la ley, los niveles de protección y las prescripciones de las iniciativas sobre el ámbito portuario. La norma andaluza enumera cuatro principios ambientales: el uso racional de los recursos naturales, la conservación de los ecosistemas costeros, la integración de las obras e instalaciones en el medio físico, la armonización del paisaje. A esta relación se añaden otras dos previsiones que atienden a la protección del patrimonio histórico y a la compatibilidad con los sistemas generales y demás determinaciones urbanísticas; estos últimos apartados van más allá de las referencias ambientales que ocupan este Título de la ley andaluza, las previsiones de este precepto se han convertido en un cajón de sastre en el que incluir todas las posibles limitaciones a la planificación territorial, sin perjuicio de su vinculación al patrimonio ambiental o histórico, o a las propias previsiones urbanísticas.

B) Prevención de los impactos sobre el medio ambiente

La norma andaluza establece una previsión genérica respecto a la prohibición de cualquier tipo de vertido o emisión contaminante sea cual sea su procedencia en el dominio público portuario. Esta prohibición incluye la referencia específica a aquellos materiales que con mayor frecuencia se arrojan en las zonas portuarias, como tierras, escombros, basuras, restos de la pesca, cascotes o cualquier otro material, y los productos resultantes de la limpieza de las sentinas de los buques y otras embarcaciones.

Esta previsión se completa con la responsabilidad que corresponde a quienes realicen, aun accidentalmente, los referidos vertidos, que no sólo deberán hacer frente a las sanciones previstas al respecto, sino que también serán responsables de cuantos costes resulten de la plena regeneración de las aguas. La regulación andaluza incluye una excepción, ya que no tendrán la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

La regulación sobre puertos reconoce competencias a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía para exigir responsabilidades en aquellos supuestos de vertidos de materiales no autorizados. La Agencia es competente para ordenar a quienes resulten responsables la recogida y limpieza de las aguas. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de las personas responsables.

Las competencias ambientales de la Agencia también comprenden la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos. Ante estas situaciones de crisis la Agencia colaborará con las Administraciones encargadas de la gestión del puerto afectado.

Con el fin de impedir la contaminación accidental del entorno portuario se incorporan previsiones que tratan de controlar los vertidos vinculados a las instalaciones situadas dentro de la zona de servicio portuario, y frenar de esta forma los efectos devastadores



para la salud de las personas y el medio marino de sus vertidos. La norma incluye la obligación para los astilleros, las instalaciones de reparación naval, y las instalaciones situadas dentro de la zona de servicio portuario, especialmente las que utilicen sustancias petrolíferas, químicas y petroquímicas o combustibles líquidos, cualquiera que sea su actividad, de disponer de instalaciones para la recepción y el tratamiento de residuos de esta naturaleza y para la limpieza de aceites, grasas y otros productos contaminantes; además, de todos los medios suficientes para prevenir y combatir los vertidos.

El precepto que finaliza este título dedicado al medio ambiente enumera las previsiones de control de las obras de dragado que se lleven a cabo en el dominio público portuario. Las operaciones de dragado son objeto de una especial atención como consecuencia de su potencial para ocasionar un relevante impacto ambiental, tales como la destrucción de hábitats, y la contaminación del entorno. Para mitigar los efectos perniciosos de estas actuaciones, que son básicas en la creación y mantenimiento de las instalaciones portuarias, la Ley de Puertos de Andalucía se remite a la legislación ambiental y al instrumento de prevención y control ambiental previsto en la misma, que regulan las previsiones sobre los estudios técnicos y de análisis de su incidencia sobre el medio ambiente. Sin perjuicio de esta remisión a la normativa ambiental vigente, la norma andaluza incluye un conjunto de referencias básicas que deben ser evaluadas en estos análisis previos y que atienden a los efectos del proyecto sobre la sedimentología y la dinámica litoral, los hábitats y especies marinas y submarinas y la posible localización de restos arqueológicos.

Las referencias a las obras de dragado se completan con dos excepciones a las reglas generales, sin perjuicio de lo establecido en la legislación ambiental. Los dragados de reposición de calados nominales en el interior de los puertos quedan exentos de los estudios anteriores, salvo del estudio arqueológico si se profundiza a cotas inferiores a las alcanzadas con anterioridad. Mientras que para la modificación o ampliación de puertos podrán realizarse obras de dragado y de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación. En aquellos supuestos en que las obras proyectadas puedan afectar a la seguridad de la navegación, a los canales de acceso a la zona de servicio portuario, o las zonas de anclaje o de maniobra, además de la autorización de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, se requerirá informe vinculante de la Administración General del Estado.

C) Obligaciones de la persona concesionaria

La norma andaluza también dispone un conjunto de obligaciones vinculadas al medio ambiente que serán responsabilidad de la persona concesionaria, es decir, la persona que asume la construcción, reparación, mantenimiento y explotación de la obra pública portuaria en los términos de un contrato que se celebre con la Consejería competente²².

Las obligaciones se dividen en dos grupos principales de actuaciones, de un lado la persona concesionaria debe ejecutar el instrumento de prevención y control ambiental, y aplicar su programa de vigilancia. Esta labor se desarrollará bajo el control de los organismos competentes, y la persona concesionaria también debe cumplir con el deber de información a estas autoridades en relación al cumplimiento de sus obligaciones

²² El art. 35 de la Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía regula los caracteres básicos de la concesión de explotación.



ambientales. Con carácter más específico, la Ley también se asegura la protección de la calidad de las aguas marítimas que se encuentren en el interior del recinto portuario; la persona concesionaria tiene que disponer de los medios materiales necesarios para asegurar su calidad, así como facilitar las inspecciones de los órganos administrativos competentes²³.

D) Planificación

La norma andaluza hace referencia a dos modelos de planificación que afectan al sistema portuario: la ordenación funcional y la ordenación territorial y urbanística. Los Planes de Usos de los Espacios Portuarios se corresponden al primer régimen de ordenación y su contenido mínimo incluye la delimitación física del espacio portuario y los usos asignados al mismo y su motivación. Mientras que el sistema general de cada puerto se desarrollará urbanísticamente mediante un plan especial de ordenación, sin perjuicio de las previsiones incluidas en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y en los instrumentos de planeamiento general del municipio.

En la regulación de los Planes de Usos de los Espacios Portuarios y de los Planes especiales de ordenación de los puertos no se incluye referencia alguna a las criterios ambientales que deben regir la planificación de los puertos. En los Planes de Usos es imprescindible la incorporación de previsiones sobre las actuaciones de prevención de la contaminación en relación a la oferta de servicios del espacio portuario y la ubicación en el espacio portuario de sistemas adecuados a tal efecto; en este sentido podrían ser incorporadas las previsiones sobre las instalaciones dedicadas a la recogida de desechos, a las que ya hemos hecho referencia en la legislación comunitaria.

Los Planes especiales de ordenación de los puertos, sin perjuicio de las previsiones de la legislación urbanística, deben incluir referencias a las peculiaridades ambientales de las instalaciones portuarias. Los principios genéricos que menciona la norma andaluza tienen que concretarse en cada uno de los Planes especiales de ordenación, incluyendo entre su contenido mínimo las referencias a la protección del litoral y la correcta gestión del medio ambiente en el entorno portuario.

V.- CONCLUSIONES

La Ley de Puertos de Andalucía no es exhaustiva desde el punto de vista de la regulación ambiental y no incorpora novedades destacadas en este sentido, si bien la administración autonómica ostenta suficientes competencias sobre el ámbito portuario y el medio ambiente que podrían ser desarrolladas. En este sentido coincidimos con la valoración del Informe elaborado por el Consejo Económico y Social de Andalucía sobre el Proyecto de Ley que precedió a la aprobación definitiva de esta norma cuando afirma: “hubiera sido aconsejable un anteproyecto normativo más ambicioso, en el sentido de potenciar la dinamización de las actividades económicas y de desarrollo de las poblaciones del litoral

²³ El Consejo Económico y Social de Andalucía, en su *Dictamen 7/2007 al Anteproyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía*, aprobado en Pleno en sesión extraordinaria celebrada el día 3 de mayo de 2007, estima que la regulación de las obligaciones de las personas concesionarias en materia de medio ambiente (art. 68) debe extenderse a los administradores de los Puertos de Gestión Directa.



andaluz, convirtiendo su recurso más estratégico, “la mar”, en parte de su estrategia local de crecimiento sostenible”²⁴.

La regulación andaluza sobre puertos ha coincidido prácticamente en el tiempo con la elaboración de la política portuaria de la Unión Europea, sin embargo se mantiene ajena a las premisas incorporadas en los textos comunitarios. La preocupación ambiental es una realidad asumida por las instituciones comunitarias desde las primeras propuestas sobre una política marítima común, iniciativas que debían encontrarse en la génesis de cualquier iniciativa autonómica en materia portuaria. El papel preponderante de las regiones en la elaboración de las iniciativas comunitarias queda vacío de contenido en el texto de la norma andaluza. Las escasas referencias ambientales de la Ley autonómica contrastan con el modelo propuesto desde las instancias comunitarias en el que el desarrollo de los puertos y las previsiones ambientales constituyen un frente común sobre el que elaborar las propuestas de futuro.

Esta realidad contrasta con la contribución presentada por la Junta de Andalucía al Libro Verde sobre la futura política marítima de la Unión Europea, texto en el que se expresaban con claridad las preocupaciones ambientales de las autoridades autonómicas sobre el transporte marítimo en general, y de forma específica sobre los puertos pesqueros y deportivos²⁵. La Comunidad Autónoma de Andalucía ha desaprovechado la oportunidad de elaborar un política portuaria autonómica de futuro y que habría situado a esta región a la vanguardia de las previsiones autonómicas, estatales e incluso comunitarias.

Merece una valoración positiva la configuración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que debe convertirse en un elemento clave para el fomento de las políticas ambientales en el entorno portuario. La cercanía de este órgano a la problemática de las instalaciones portuarias lo convierten en el sujeto idóneo para realizar estudios sobre los aspectos deficitarios de los puertos andaluces y para la subsiguiente elaboración de propuestas al respecto. En esta línea de actuación cobra especial significación la colaboración con la Administración General del Estado en el establecimiento de una fluida política de colaboración en los ámbitos de sus respectivas competencias.

BIBLIOGRAFÍA

BADÍA BELMONTE, M., “Desarrollo portuario andaluz. Aspectos medioambientales, *I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente*, Marbella, 22 – 23 febrero 2008.

BARROT, J., “A European Seaport Policy for all Seasons”, *ESPO 2007 Conference (European Sea Port Organisation)*, Algeciras, 31 Mayo - 1 Junio de 2007.

²⁴ El Consejo Económico y Social de Andalucía en su *Dictamen 7/2007 al Anteproyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía*, pág. 10, afirma: “El Anteproyecto de Ley regula de manera uniforme el conjunto del sistema portuario competencia de la Junta de Andalucía, sistema en el que se entremezclan multitud de relaciones, derechos y obligaciones de actividades completamente diferentes, como son el tráfico de mercancías, la actividad pesquera y los usos recreativos y deportivos. Cada una de estas actividades presenta unas características y potencialidades completamente distintas, que requieren de un tratamiento singular y específico”.

²⁵ JUNTA DE ANDALUCÍA, *Contribution to the Green Paper “Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas”*, 2007, págs. 14 - 19.



BARROT, J., “Transporte Marítimo y Puertos: prioridades y actualidad comunitaria”, *Jornada sobre los Puertos y el transporte Marítimo: Las regiones por una política europea ambiciosa y equilibrada*, Gijón, 19 de noviembre de 2007.

BERNADI GIL, X., “Los nuevos poderes de las Comunidades Autónomas sobre los puertos de interés general”, *Revista Vasca de Administración Pública*, núm. 52, 1998.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación sobre las Conclusiones de la consulta sobre una política marítima integrada para la Unión Europea* (COM(2007) 574 final).

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación sobre una política portuaria europea*, Bruselas, 18 de octubre de 2007, (COM(2007) 616 final).

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Un océano de oportunidades. Una política marítima integrada para la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2007.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO (PARLAMENTO EUROPEO), ponente Sr. Josu Ortuondo Larrea, *Informe sobre una política portuaria europea*, 14 de julio de 2008.

COMITÉ DE LAS REGIONES, *Dictamen sobre política portuaria europea* (DO C 172 de 5 de julio de 2008).

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA (JUNTA DE ANDALUCÍA), *Balance Agrario y Pesquero 2006*, Sevilla, 8 de enero de 2007.

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE ANDALUCÍA, *Dictamen 7/2007 al Anteproyecto de Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía*, 3 de mayo de 2007.

EMPRESA PÚBLICA PUERTOS DE ANDALUCÍA, *1983 – 2003 Andalucía y sus puertos*, Servicio de Publicaciones de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2004.

ESCRIBANO COLLADO, P., “Las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de puertos”, *Revista de Administración Pública*, núms. 100 - 102, 1983.

GARCÍA PÉREZ, M., “El sistema portuario andaluz como motor del desarrollo comercial”, *Boletín Económico de Andalucía*, núms. 31 - 32, 2002.

GIMÉNEZ-CUENCA GARCÍA, M., “Perspectivas de futuro de los puertos andaluces”, *Impacto de la Normativa en el crecimiento de la oferta turística*, Puerto Banús (Marbella), 13 de junio de 2008.

GRUPO GDT, *Estudio sobre el valor económico de los puertos deportivos y su incidencia en el sector turístico*, Consejería de Comercio, Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, Confederación de Empresarios de Andalucía, Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía (Marinas de Andalucía), 2007.

JORDANO FRAGA, J., “Medio ambiente y el nuevo Estatuto de Autonomía de Andalucía: Una visión preliminar”, *Administración de Andalucía: Revista andaluza de administración pública*, núm. 65, 2007.

JUNTA DE ANDALUCÍA, *Contribution to the Green Paper “Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas”*, 2007.



MARTÍN SÁNCHEZ, J., “Efectos de la Ley 21/2007, de 18 de Diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía”, *Impacto de la Normativa en el crecimiento de la oferta turística*, Puerto Banús (Marbella), 13 de junio de 2008.

SICHES, O., “Aspectos diferenciales de la gestión medioambiental de las Marinas”, *I Jornadas sobre Puertos Deportivos y Medio Ambiente*, Marbella, 22 – 23 febrero 2008.

SUÁREZ DE VIVERO, J., “Consecuencias regionales del nuevo marco estratégico oceánico”, *Conferencia sobre la futura política marítima de la UE: Una consulta abierta*, Ciclo de Conferencias de la Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía) “Retos Ambientales de las Políticas de la Unión Europea”, Sevilla, 21 de marzo de 2007.

VAN HOUTT, F., “A Vision and Action Plan for an Integrated Maritime Policy”, *GreenPort/EcoPorts 2008*, Amsterdam, 27-28 Febrero 2008.

ZAMBONINO PULITO, M., “La Ley de puertos deportivos de la Comunidad Autónoma de Andalucía: recurso de inconstitucionalidad”, *Administración de Andalucía: Revista andaluza de administración pública*, núm. 14, 1993.

ZAMBONINO PULITO, M., *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*, Tirant lo blanch, Valencia, 1997.

ZAMBONINO PULITO, M. (coord.), *Puertos: aspectos ambientales y gestión desde una perspectiva interdisciplinar*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998.