

sitos: verificar que la transformación del suelo que el campo de golf comporta aparece justificada por necesidades deportivas debidamente acreditadas. A falta del Plan Territorial Sectorial, tal acreditación corresponde, previo informe de la correspondiente Federación deportiva, al órgano sectorial competente de la Diputación Foral de Álava; subordinado al requisito anterior, verificar que el promotor del plan que se someta a su consideración justifica debidamente, tras el oportuno estudio de verdaderas alternativas de localización, que el emplazamiento propuesto es apto para la satisfacción del interés deportivo con la menor transformación posible de suelo.

En el capítulo III se analiza el límite de afección al viñedo. Se trata del segundo de los límites que se señala con alcance general al establecimiento de campos de golf en el PTP. El criterio de localización que establece el artículo 44.2.c) PTP pone un límite máximo de afección de los campos de golf a la superficie del viñedo existente. El interés agrario del viñedo se atiende mediante su clasificación como suelo no urbanizable preservado. El suelo afectado por esta clasificación quedará libre de campos de golf. Para viñedos que no tengan valor agrario, el planeamiento podrá llegar a clasificarlos en otras tipologías de suelo no urbanizable o, acaso, como suelo urbanizable. El campo de golf podrá ocupar este tipo de viñedos, pero no podrá suponer «una reducción significativa» de su superficie, que, según el PTP, deberemos entender aquella que implique una pérdida de más de 20 hectáreas de viñedo. Con este criterio también se pretenderá la protección del paisaje.

El tercer y último criterio para la instalación de los campos de golf es el de la autosuficiencia hídrica, estudiado en el capítulo IV. La finalidad es proteger los escasos recursos hídricos del Área Funcional. Los tres últimos capítulos se refieren, en fin, al análisis del régimen de los campos de golf en suelo no urbanizable (cap. V), el análisis —crítico— de las previsiones del PTP sobre suelo urbanizable (cap. VI) y las razones jurídicas que impiden la construcción de campos de golf en suelo urbanizable (cap. VII).

En resumen, nos encontramos ante un trabajo muy didáctico, de rápida lectura y con un contenido muy minucioso. Como destaca el profesor LASAGABASTER en su Prólogo, si bien se refiere a un caso concreto, es trasladable con carácter general a la problemática que suscitan los campos de golf y otras actuaciones urbanísticas. Se trata de un trabajo completamente necesario en las bibliotecas de las Administraciones públicas, universidades y despachos de abogados y urbanistas. De interés, sin duda, para cualquier ciudadano sensibilizado en la protección del medio ambiente y el destino del suelo a su uso natural. Es una aportación, en fin, muy a tener en cuenta en la evolución de la consideración doctrinal de los proyectos individuales en el marco de la ordenación del territorio.

Omar BOUAZZA ARIÑO
Universidad Complutense de Madrid

ZAMORA ROSELLÓ, María Remedios: *Régimen Jurídico de la Seguridad Marítima* (Prólogo de Ángel SÁNCHEZ BLANCO), Ed. Netbiblo, La Coruña, 2009, 472 págs.

La obra que recensamos constituye la culminación del trabajo de Tesis Doctoral defendido en la Universidad de Málaga por la Dra. Remedios ZAMORA, y viene a cubrir una importante y poco tratada faceta del Derecho administrativo y del Derecho internacional, cual es la seguridad marítima.

El estudio se estructura en seis capítulos en los que, partiendo del análisis del concepto de seguridad marítima que se deduce del Derecho internacional, se analiza la normativa comunitaria y nacional en la materia, para centrarse a posteriori en el tratamiento del régimen jurídico aplicable a las sociedades de clasificación, al control ejercido por el Estado rector del puerto y a los lugares de refugio. Para finalizar se incluyen unas conclusiones relativas a todos los capítulos objeto de estudio y el índice de la Jurisprudencia y Dictámenes de órganos consultivos manejados, que dan una idea

del perfecto encaje que la autora de esta monografía dispensa a la doctrina, la normativa reguladora y la praxis consultiva y jurisprudencial.

El punto de partida, como no podía ser de otro modo, lo constituye el concepto de seguridad marítima, analizándose la evolución que ha sufrido el mismo desde garantizar la seguridad del objeto, el buque y su carga, hasta buscar la seguridad del medio en el que aquél desempeña su actividad. El concepto ha evolucionado para incluir la perspectiva de la protección ambiental en un ámbito de la regulación donde lo que se protegía fundamentalmente era la seguridad de la actividad económica desarrollada en el mar.

La propia naturaleza de los mares y océanos y el sometimiento a la soberanía de múltiples Estados conllevan que el concepto de seguridad marítima deba deducirse, como ha hecho la Dra. Remedios ZAMORA, de la normativa internacional en la materia. Pero si, además, tenemos en cuenta la perspectiva ambiental en el concepto de seguridad marítima, resulta esencial que su tratamiento se aborde desde la normativa internacional. Así, la protección del medio ambiente marino exige de la adopción de medidas de ámbito internacional, sin excluir la responsabilidad que respecto a la contaminación de mares y océanos deben asumir los Estados ribereños.

Es precisamente desde la óptica de la protección ambiental a partir de la cual la Unión Europea se ha dotado de una estructura organizativa propia en la materia y viene adoptando programas, medidas y disposiciones que inciden en la protección del medio marino. La gestión sostenible de los recursos pesqueros, la política de transporte marítimo, la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, de la Agencia Europea para el Medio Ambiente y del Comité de Seguridad Marítima y Prevención constituyen una buena muestra de la asunción comunitaria de competencias en seguridad marítima. Tras un análisis histórico del devenir del Derecho originario europeo en cuanto al tratamiento de dicha materia, vinculada desde un primer momento a la protección del medio ambiente como exigencia que debe ser integrada en

otras políticas comunitarias, entre ellas en la de los transportes, se abordan en el trabajo los pasos que la Unión Europea viene dando para la configuración de una «política común de seguridad marítima». El desencadenante de la elaboración de dicha política ha sido la producción de diversos accidentes de buques en el medio marino, que han originado la aprobación de diversas normas de Derecho derivado, entre ellas la Directiva 93/75/CCE, de 13 de septiembre, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

A nivel nacional, en el marco de la normativa comunitaria, el título competencial referido a la marina mercante y a la protección del medio ambiente habilita para la regulación de la seguridad marítima. La confluencia de competencias estatales, autonómicas y locales en esta materia y el carácter supranacional de la misma exigen de una actuación coordinada de las Administraciones implicadas. Actuación coordinada y efectiva que no puede eludir España por cuanto sus kilómetros de costa la convierten en un país altamente expuesto a catástrofes ambientales producidas en el medio marino. Al respecto, en el libro se analiza el espacio marítimo en el que España ejerce sus competencias, así como la distribución de competencias en las distintas materias relacionadas con la seguridad marítima (pesca marítima y ordenación pesquera, ordenación del litoral, costas, protección civil, protección del medio ambiente...) y la Administración marítima española. Se destaca en el estudio el importante papel que en caso de catástrofes ligadas al medio marino puede jugar la Unidad Militar de Emergencia con apoyo en la Ley Orgánica de Defensa Nacional y en la Ley de Protección Civil.

La seguridad marítima, materia en la que vienen ejerciendo competencias organismos internacionales, comunitarios y nacionales, como en otros ámbitos materiales, no está exenta de la intervención privada, la cual se produce a través de las Sociedades de Clasificación de Buques, las cuales son objeto de tratamiento en el capítulo IV de la

monografía que recensionamos. Dichas Sociedades, como organismos privados de control e inspección de buques, una vez que son reconocidas por los Estados, emiten certificados que garantizan que el buque ha sido sometido a su reconocimiento e inspección. El análisis de las Sociedades internacionales y comunitarias de clasificación y de la regulación interna y comunitaria culmina este capítulo del libro.

Estas Sociedades vienen a complementar la labor de los poderes públicos en cuanto a la seguridad marítima y suponen la implicación de los agentes privados en la protección ambiental del medio marino. No obstante, el carácter «cuasi-público» de las funciones de certificación que realizan estas Sociedades exige replantearse la necesidad de sujeción de su actividad a control, al menos a nivel comunitario, o directamente la asunción de sus funciones por organismos comunitarios o nacionales con competencias en seguridad marítima. Ese aumento del intervencionismo se justifica en los bienes jurídicos que se tratan de proteger; cuales son la seguridad de la vida de las personas y del medio ambiente marino.

Junto a ese control preventivo que supone la actuación de dichas Sociedades de Clasificación se explicitan otros sistemas de control, como el control por el Estado rector del puerto, realizándose una comparativa entre el modelo europeo y el estadounidense, o la emisión de certificados ecológicos para los buques, que garantizan el respeto de la normativa sobre seguridad marítima, siendo objeto de tratamiento distintos sistemas de certificación utilizados por diversos países.

Otra de las técnicas para garantizar la seguridad marítima, y con ella la protección medioambiental del medio marino,

que analiza la autora del libro es la de los lugares refugio, cuya regulación aborda la necesidad de dar acogida a un buque que se encuentre en peligro, así como la obligación de adoptar medidas que aseguren la reparación, en su caso, de posibles daños. El estudio de la normativa internacional, comunitaria y española se complementa con la exposición de un supuesto paradigmático sobre asistencia a un buque en España, el buque «Ostedijk», donde predominó la negativa de acceso del mismo a un lugar de refugio, debiéndose realizar la asistencia en alta mar.

Como colofón al trabajo, su autora incluye unas conclusiones en las que además se puede hacer un seguimiento de los temas más importantes tratados en la monografía. Al interés del estudio que nos presenta la Dra. Remedios ZAMORA se une la claridad expositiva y el pertinente acompañamiento del texto de las citas doctrinales, normativas y jurisprudenciales, que evidencian un tratamiento exhaustivo del tema, en el que no falta el análisis de instituciones de Derecho comparado relacionadas con la seguridad marítima.

En definitiva, este libro no sólo resulta de interés al estudioso del Derecho que quiera acercarse al tema del régimen jurídico de la seguridad marítima, sino que constituye una herramienta de trabajo para aquellos agentes e instituciones que ejercen sus funciones o competencias en la materia, en la medida en que el texto se encuentra plagado de propuestas para las disfunciones detectadas en materia organizativa, procedimentales y de control en seguridad marítima.

Isabel GONZÁLEZ RÍOS
Universidad de Málaga