

PEACE & SECURITY

PAIX ET SÉCURITÉ INTERNATIONALES

10

2022



**EUROMEDITERRANEAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW
AND INTERNATIONAL RELATIONS**



ISSN 2341-0868

DOI: http://dx.doi.org/10.25267/Paix_secur_int.2022.i10

Citation: CEPILLO GALVÍN, M. A: «La necesaria integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera Europea y la normalización de sus relaciones comerciales con Marruecos», *Peace & Security – Paix et Sécurité Internationales*, No 10, 2022.

Received: 10 July 2022

Accepted: 20 July 2022.

LA NECESARIA INTEGRACIÓN DE CEUTA Y MELILLA EN LA UNIÓN ADUANERA EUROPEA Y LA NORMALIZACIÓN DE SUS RELACIONES COMERCIALES CON MARRUECOS

MIGUEL ÁNGEL CEPILLO GALVÍN¹

I. INTRODUCCIÓN – EL ESTATUTO PARTICULAR DE CEUTA Y MELILLA EN LA UNIÓN EUROPEA: LA «EUROPEIZACIÓN» PARCIAL DE LAS CIUDADES AUTÓNOMAS – III. SITUACIÓN ACTUAL: LAS ANÓMALAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE CEUTA Y MELILLA CON MARRUECOS – IV. PERSPECTIVAS DE FUTURO: LA NECESARIA INTEGRACIÓN DE CEUTA Y MELILLA EN LA UNIÓN ADUANERA – V. ALGUNAS REFLEXIONES FINALES A MODO DE CONCLUSIÓN.

RESUMEN. El análisis de la cuestión relativa a la integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera debe ir más allá de los aspectos estrictamente económicos para ubicarlo en un marco mucho más amplio, político y estratégico, que puede condicionar de forma significativa el futuro de ambas Ciudades Autónomas y constituir un paso significativo en el proceso de normalización de sus relaciones comerciales con Marruecos. Por ello, resulta necesario estudiar cuáles son los principales elementos del debate sobre la oportunidad y la conveniencia de dar ese paso, teniendo en cuenta además el escenario particularmente propicio a tales efectos que se ha abierto en virtud de la nueva hoja de ruta en las relaciones España-Marruecos diseñada a raíz de la reciente visita oficial al Reino de Marruecos, el pasado 7 de abril, del Presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez.

PALABRAS CLAVE: Unión Aduanera, Ceuta, Melilla, Marruecos, aduanas, relaciones comerciales.

¹ Profesor Titular de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la Universidad de Cádiz. Publicación realizada en el marco del Grupo de Investigación SEJ-572 ‘Centro de Estudios Internacionales y Europeos del Área del Estrecho’ (Responsable A. del Valle Gálvez), así como del Proyecto de I+D financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad «Inmigración marítima, Seguridad y protección de valores europeos en la región del Estrecho de Gibraltar», PID2020-114923RB-100, I.P. Dr. Miguel Acosta Sánchez.

THE NECESSARY INTEGRATION OF CEUTA AND MELILLA INTO THE EUROPEAN CUSTOMS UNION AND THE NORMALISATION OF THEIR TRADE RELATIONS WITH MOROCCO

ABSTRACT. The analysis of the issue related to the integration of Ceuta and Melilla into the Customs Union must go beyond the strictly economics aspects to place it in a much broader, political and strategic framework, which can significantly condition the future of both Autonomous Cities and constitute a significant step in the process of normalization of their trade relations with Morocco. It is therefore necessary to study the main elements of the debate on the appropriateness and desirability of taking into account the scenario particularly conducive to such effects that has been opened up under the new road map in Spain-Morocco relations. This road map has been designed following the recent official visit to the Kingdom of Morocco, on 7th April, 2022, by the President of the Government of Spain, Pedro Sánchez.

KEYWORDS: Customs Union, Ceuta, Melilla, Morocco, customs, trade relations.

I. INTRODUCCIÓN

La viabilidad de la integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera, y su conveniencia para garantizar un mejor futuro a ambas Ciudades Autónomas, se ha venido planteando de forma recurrente desde distintas instancias académicas e institucionales desde hace al menos dos décadas.

De hecho, recientemente se ha estado trabajando en el seno de la Comisión de Despoblación y Reto Demográfico del Senado sobre una Ponencia de estudio sobre la insularidad y la situación periférica de la Ciudades de Ceuta y Melilla², en la que se ha hecho referencia, por algunos de los comparecientes, a esa cuestión así como al cierre unilateral de las fronteras de ambas ciudades por parte de Marruecos. Por esa razón, resulta llamativo a nuestro juicio que en las Conclusiones de la citada Ponencia no se incluya ninguna alusión explícita ni a la eventual integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera ni a la reapertura de las fronteras de ambas ciudades con Marruecos³.

² Ponencia creada en virtud del acuerdo adoptado en dicha Comisión en sesión celebrada el 12 de noviembre de 2020. Véase *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Senado*, nº 114, de 26 de noviembre de 2020, pp. 13-14.

³ Véase *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Senado*, nº 354, de 23 de junio de 2022, pp. 39-80. A este respecto, habría que destacar que el Informe de la Ponencia se aprobó por mayoría, y que hubo dos votos particulares presentados por el Grupo Parlamentario Mixto y por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado en los que se proponían textos alternativos para dicho Informe, en los que se incluían, entre otras, referencias explícitas a la cuestión de la integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera y a la reapertura de las fronteras con Marruecos. *Ibidem*, pp. 82-101.

En cambio, si fueron particularmente significativas a ese respecto las conclusiones de la Comisión Mixta Congreso-Senado, en sesión celebrada el 20 de septiembre de 2011, en la que se debatió una Ponencia de estudio sobre las especificidades de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y su situación ante la Unión Europea. Dicha Comisión Mixta abogó por llevar a cabo una puesta al día del denominado Régimen Económico y Fiscal (REF) aplicable a ambas ciudades mediante, entre otras actuaciones, la solicitud de integración en la Unión Aduanera, garantizando la compatibilidad con el REF y que no resultasen perjudicadas las actividades económicas desarrolladas en aquellos momentos en Ceuta y en Melilla, así como la apertura de negociaciones para el establecimiento de una aduana comercial convencional en la frontera de Ceuta⁴.

Podríamos afirmar que los principales términos del debate sobre la eventual integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera han girado a grandes rasgos sobre los distintos elementos presentes en las citadas conclusiones de la Comisión Mixta Congreso-Senado: conveniencia de dicha medida como solución a las problemáticas existentes específicamente en Ceuta y en Melilla, mantenimiento del régimen económico y fiscal de ambas ciudades con las modificaciones puntuales que fuesen oportunas, y que todo ello se lleve a cabo sin que suponga un perjuicio a las actividades económicas desarrolladas en las mismas. Asimismo, la necesidad de la apertura de una aduana comercial convencional en la frontera de Ceuta.

De hecho, los diversos estudios que se han venido realizando hasta este momento, aunque no siempre con las mismas recomendaciones sobre las medidas a adoptar, han pivotado de uno u otro modo sobre los elementos antes apuntados.

No obstante, durante los últimos años se ha producido una escalada de acontecimientos que, en nuestra opinión, ha alterado sustancialmente la situación existente en Ceuta y en Melilla, de modo que actualmente se requiere un nuevo enfoque a la hora de afrontar el debate sobre la conveniencia o no del ingreso de ambas ciudades en la Unión Aduanera.

Entre tales acontecimientos podríamos destacar el cierre por decisión unilateral de Marruecos, en agosto de 2018, de la aduana comercial de Melilla, así como la suspensión del porteo de mercancías, a partir de octubre de 2019,

⁴ Véase *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Sección Cortes Generales, Serie A*, nº 477, de 5 de octubre de 2011.

a través de la frontera de Ceuta y posteriormente también por la frontera de Melilla, culminando con el cierre total de ambas fronteras en marzo de 2020 como consecuencia de la alerta sanitaria provocada por el COVID-19. Todo ello ha supuesto un cambio radical en la economía de Ceuta y de Melilla y en la vida diaria de sus habitantes, poniendo de nuevo sobre la mesa y con más énfasis que nunca la necesidad de reformular el modelo económico de futuro de ambas ciudades. Ello pasa a nuestro juicio, como veremos más adelante, por la ineludible integración de Ceuta y de Melilla en la Unión Aduanera, con las medidas correctoras necesarias, como elemento central de ese nuevo modelo económico.

Esa transcendental decisión puede ser particularmente oportuna en unos momentos como los actuales en los que, a raíz de la visita oficial a Marruecos del Presidente del Gobierno de España el pasado 7 de abril y de la nueva hoja de ruta en las relaciones hispano-marroquíes allí diseñadas, parece abrirse una nueva etapa de mayor entendimiento entre España y Marruecos y de colaboración para rebajar las tensiones hasta ahora existentes en las fronteras de Ceuta y de Melilla, como tendremos ocasión de analizar a continuación.

II. EL ESTATUTO PARTICULAR DE CEUTA Y MELILLA EN LA UNIÓN EUROPEA: LA «EUROPEIZACIÓN» PARCIAL DE LAS CIUDADES AUTÓNOMAS

La pertenencia de España a la Unión Europea provoca que las relaciones con Marruecos se encuentren «particularmente condicionadas» por dicho hecho así como por el papel de socio privilegiado que tiene Marruecos con la Unión Europea⁵. Por eso, la entrada de España en 1986 en lo que es hoy la Unión Europea supuso sin duda un cambio trascendental en las ciudades de Ceuta y Melilla y sus relaciones con Marruecos, al dibujar un nuevo escenario en el que habrían de confluir a partir de entonces tres actores principales, a saber, España, Marruecos y la Unión Europea. Ello con independencia de que en algunos aspectos las problemáticas existentes se deberían seguir desarrollando en un contexto de bilateralidad, como por ejemplo en el caso de la eventual implementación de una aduana comercial convencional entre Ceuta y Marruecos.

⁵ Como afirma acertadamente DEL VALLE GÁLVEZ, A.: «España-Marruecos: Una relación bilateral de alto potencial conflictivo, condicionada por la Unión Europea – Panorama con propuestas», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 14, 2007, p. 3.

No obstante, el papel que ha podido jugar la Unión hasta el momento en ese ámbito se ha encontrado siempre mediatizado por el hecho de que tanto Ceuta como Melilla disponen de un estatuto especial dentro de la Unión Europea que ha supuesto que en realidad exista una «europeización» parcial o incompleta de ambas ciudades⁶.

En efecto, en virtud del Acta de Adhesión de España a las por entonces Comunidades Europeas, Ceuta y Melilla quedaron excluidas del territorio aduanero europeo, de las políticas comercial, agrícola y pesquera europeas, y de la aplicación de la normativa sobre el IVA y los impuestos especiales⁷.

Obviamente ello tuvo una repercusión inmediata en relación con el régimen aplicable a los intercambios de mercancías entre Ceuta y Melilla con Marruecos, al proyectarse exclusivamente en un contexto bilateral España-Marruecos en cuanto que Ceuta y Melilla no se configuraron como fronteras comerciales de Marruecos con el territorio aduanero europeo.

Por consiguiente, en el ámbito concreto de las relaciones comerciales entre Ceuta y Melilla con Marruecos, la Unión Europea no ha podido ejercer nunca el papel de «facilitadora» que sí ha efectuado en otras áreas, y ni siquiera ha estado realmente en sus manos poder hacerlo. Baste recordar en este sentido, por ejemplo, la respuesta que dio el 23 de mayo de 2013 la entonces Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad y Vicepresidenta de la Comisión a la pregunta del eurodiputado español Sosa Wagner sobre «la necesaria incorporación de Ceuta a la Unión aduanera», en la que recordaba que la integración de Ceuta dentro del territorio aduanero

⁶ No sólo por eso, sino también por las propias reticencias de Marruecos a establecer una cooperación institucionalizada con España cuando afectase a Ceuta y/o a Melilla, que son objeto, como es sabido, de reivindicación territorial por parte de Marruecos. En ese sentido, señala GONZÁLEZ GARCÍA, I.: «La cooperación transfronteriza entre España y Marruecos mediante políticas y programas europeos; la incidencia de las cuestiones territoriales», *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, n.º 45, 2013, p. 536, que se trata de una «reivindicación determinante para comprender la falta de adopción por ambos países de un marco jurídico y político bilateral propio, capaz de legitimar las relaciones de cooperación entre entidades subestatales situadas a uno y otro lado de las fronteras terrestres en el norte de África, afectando en concreto a las Ciudades Autónomas de Ceuta y de Melilla, así como a las provincias de Tetuán y de Nador».

⁷ En ese momento también quedó excluida Canarias, hasta el año 1991 en el que, en virtud del Reglamento 1911/CEE/1991, se integró en el territorio aduanero europeo y en el ámbito de aplicación de las políticas comercial, agrícola y pesquera de la UE, aunque a día de hoy sigue fuera del ámbito de aplicación del IVA y de los impuestos especiales.

Europeo requería en primer lugar que existiese una petición en ese sentido por parte de España, a partir de la cual podría pronunciarse el Consejo, por unanimidad, a propuesta de la Comisión y previo dictamen del Parlamento Europeo⁸.

Se subrayaba, pues, que dicha cuestión quedaba en principio a criterio e iniciativa de España, que efectivamente es la única que siempre ha tenido y tiene la posibilidad de iniciar el proceso que pueda llegar a conducir a la europeización plena de Ceuta y de Melilla en lo que a la libre circulación de mercancías se refiere, en virtud de lo establecido en el artículo 25.4 del Acta de Adhesión antes mencionado⁹.

Y no parece que hasta ahora el Gobierno español haya estado realmente dispuesto a presentar dicha solicitud de integración de Ceuta y de Melilla en la Unión Aduanera. Se ha apuntado por algunos que por temor a una reacción de Rabat a esa iniciativa, al no querer «tensiones con un vecino que colabora en la lucha contra la inmigración irregular, según fuentes diplomáticas y gubernamentales concededoras de este asunto»¹⁰.

Lo cierto es que hasta ahora las distintas respuestas, abundando en las dificultades de ese proceso, que se han ido proporcionando por parte del Gobierno de España a las pretensiones de integración de Ceuta y de Melilla en la Unión Aduanera, se han intentado sostener en argumentos de tipo técnico que consideramos bastante frágiles y no muy rigurosos. Valga como ejemplo las explicaciones que, según el Faro de Ceuta, proporcionó en noviembre de 2013 el por entonces Secretario de Estado para la Unión Europea, Sr. Méndez

⁸ Véase *Diario Oficial de la Unión Europea* C 11 E, de 15.1.2014.

⁹ Cuyo tenor literal es el siguiente: «A instancia del Reino de España, el Consejo, por unanimidad, a propuesta de la Comisión y previa consulta a la Asamblea, podrá:

- decidir la integración de las Islas Canarias y de Ceuta y Melilla en el territorio aduanero de la Comunidad;
- definir las medidas apropiadas dirigidas a extender a las Islas Canarias y a Ceuta y Melilla las disposiciones vigentes del Derecho Comunitario.

A propuesta de la Comisión, por propia iniciativa o a instancia de un Estado miembro, el Consejo, por unanimidad y previa consulta al Parlamento, podrá decidir las adaptaciones del régimen aplicable a las Islas Canarias y a Ceuta y Melilla que resultaren ser necesarias».

¹⁰ Cembrero, I.: «La limitada soberanía de España en Ceuta frente a Marruecos», *Blogs Internacional El País*, 2 de diciembre de 2013. En un sentido similar, la noticia publicada en *El Pueblo de Ceuta* el 15 de diciembre de 2013 con el título «El temor a la reacción de Marruecos trunca el ingreso de Ceuta en la Unión Aduanera».

de Vigo, en las que se hacía hincapié en que podría ser inoportuno presentar en aquellos momentos la solicitud de integración en la Unión Aduanera ya que podría poner en peligro algunas especificidades fiscales de las Ciudades Autónomas, tales como las bonificaciones del IRPF, las bonificaciones del Impuesto de Sociedades o las bonificaciones a las cuotas a la Seguridad Social. Y ello con el argumento de que existía en esos instantes una idea primordial en el seno de la Unión Europea de consolidación fiscal y de eliminación de aspectos diferenciadores entre unos territorios y otros en esos aspectos. E insistiendo, además, en que no sería un tema fácil de conseguir, dado que se necesitaría la unanimidad en el Consejo, y eso implicaba poner de acuerdo en aquel entonces a veintiocho países¹¹.

Resulta interesante en este punto traer a colación la cuestión de la incorporación al territorio aduanero europeo de Campione d'Italia y las aguas italianas del lago Lugano el 1 de enero de 2020, que hasta entonces no formaban parte de la Unión Aduanera, así como al régimen general de los impuestos especiales (aunque manteniéndose excluido del sistema común del IVA)¹² y para lo que al parecer no hubo dificultad alguna en obtener en el seno del Consejo veintiocho votos favorables, y en consecuencia la unanimidad en dicha Institución.

Esta posición reacia por parte del Gobierno de España a iniciar el proceso conducente a la integración de Ceuta y de Melilla en la Unión Aduanera podría haber cambiado a tenor de lo manifestado en la Declaración conjunta hispano-marroquí adoptada en Rabat el 7 de abril de 2022, sobre la *Nueva etapa del Partenariado entre España y Marruecos*¹³, en la que se incluye en la nueva hoja de ruta, entre otras cosas, la «plena normalización de la circulación de personas

¹¹ «Stop a la Unión Aduanera», *El Faro de Ceuta*, 27 de noviembre de 2013, disponible en: <https://elfarodeceuta.es/stop-a-la-union-aduanera/>.

¹² En virtud de la Directiva (UE) 2019/475 del Consejo, de 18 de febrero de 2019, por la que se modifican las Directivas 2006/112/CE y 2008/118/CE en lo que respecta a la inclusión del municipio italiano de Campione d'Italia y las aguas italianas del Lago de Lugano en el territorio aduanero de la Unión y en el ámbito de aplicación territorial de la Directiva 2008/118/CE; así como del Reglamento (UE) 2019/474 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 952/2013 por el que se establece el código aduanero de la Unión. Publicados ambos en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 83, de 25.3.2019.

¹³ Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2022/070422-declaracion-conjunta-Espana-Marruecos.pdf>.

y de mercancías», que «se restablecerá de manera ordenada, incluyendo los dispositivos apropiados de control aduanero y de personas a nivel terrestre y marítimo».

En la comparecencia del Presidente del Gobierno de España ante la prensa ese mismo día 7 de abril, éste afirmó expresamente lo siguiente:

Uno de los primeros objetivos de esta nueva etapa va a ser la recuperación de la plena normalidad en la circulación de bienes y de mercancías en los pasos fronterizos de Ceuta y Melilla.

Vamos a proceder a la reapertura progresiva de los pasos fronterizos para garantizar un flujo ordenado de personas, con seguridad y de acuerdo a los requisitos sanitarios necesarios.

Y las mercancías también van a circular con normalidad, en régimen de expedición comercial a través de los respectivos puestos aduaneros.

A tenor de dichas palabras parecía bastante claro que se abogaba por la reapertura de la aduana comercial de Melilla y por la creación de una aduana comercial en Ceuta, y quedó absolutamente confirmado en virtud de la respuesta que dio Pedro Sánchez a una pregunta formulada en ese sentido por un periodista¹⁴.

Ese novedoso escenario de normalización de las relaciones comerciales con Marruecos dibuja sin duda un «nuevo modelo fronterizo» para Ceuta y Melilla¹⁵, que podría a nuestro juicio abrir mejores expectativas para una eventual integración de ambas Ciudades Autónomas en la Unión Aduanera.

¹⁴ Puede verse la transcripción completa de dicha comparecencia en: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/intervenciones/Paginas/2022/prsp07042022.aspx>.

¹⁵ Resulta interesante destacar que unos meses antes se publicaba en el *Diario El País*, el 13 de diciembre de 2021, una noticia firmada por María Martín y Miguel González, titulada precisamente «España prepara un nuevo modelo fronterizo para Ceuta y Melilla» en la que se afirma que entre las principales medidas que habría sobre la mesa de una comisión interministerial creada a tales efectos se encuentra «la de instalar aduanas comerciales con Marruecos en los pasos fronterizos de las dos ciudades, pues permitiría el tráfico legal con su entorno, tanto de productos manufacturados desde España a Marruecos como de productos frescos (sobre todo pescado y verduras) a la inversa. El Gobierno quiere convencer a Marruecos de que la existencia de estas aduanas no afectaría a su reivindicación territorial».

III. SITUACIÓN ACTUAL: LAS ANÓMALAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE CEUTA Y MELILLA CON MARRUECOS

Tradicionalmente Ceuta y Melilla han mantenido unos intercambios comerciales con Marruecos que podríamos calificar, sin duda alguna, de claramente insuficientes para garantizar una integración económica acorde con el potencial que podría desarrollarse en la zona a tenor de las estrechas relaciones que mantienen desde hace tiempo Marruecos y la Unión Europea.

En estas anómalas relaciones han influido diversos factores, no exclusivamente comerciales, que podrían explicar la incoherencia de dicha realidad con la privilegiada posición que ocupa Marruecos entre los distintos socios de la Unión Europea, de la que España es su principal valedora.

En ese sentido, cualquier análisis de los flujos comerciales entre Ceuta y Melilla con Marruecos revela que el no reconocimiento por parte de este último de una aduana comercial convencional con Ceuta, junto con otros factores de índole económica existentes en ambas Ciudades Autónomas¹⁶, como la no pertenencia de éstas al territorio aduanero europeo, provocaron la proliferación de un comercio de contrabando, que normalmente se ha catalogado con un cierto eufemismo como comercio «atípico», «irregular» o «informal».

La importancia que ha tenido hasta épocas recientes este comercio «atípico» queda fuera de toda duda, manejándose cantidades que oscilaban entre los 500 y 700 millones de euros al año en el caso de Ceuta y de más de 1000 en el de Melilla, y un elevado número de personas que se dedicaban al contrabando en Marruecos, la mayor parte de ellas mujeres. Datos que muestran que se trataba de una cuestión de enorme interés tanto para Ceuta y Melilla como para las zonas colindantes de Marruecos y que pueden explicar la permisividad de las autoridades españolas y hasta hace apenas tres años también de las autoridades marroquíes a este respecto.

Sin embargo, la liberalización de los intercambios comerciales con Marruecos propiciada en el marco de la Asociación Euromediterránea¹⁷

¹⁶ Véase FERRER GALLARDO, X.: «Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla. Explorando la gestión de los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano», *Documentos de Análisis Geográfico*, n° 51, 2008, p. 137.

¹⁷ Pueden verse a este respecto nuestros trabajos: CEPILLO GALVÍN, M. A.: «Perspectivas de realización de una Zona de Libre Comercio Comunidad Europea-Marruecos: los principales

así como el incremento del esfuerzo inversor del Gobierno marroquí en el norte del país (del que constituye una clara muestra el proyecto Tánger-Med) apuntaban a un progresivo declive económico de Ceuta y de Melilla y a una reducción significativa del comercio irregular con Marruecos (que ha quedado definitivamente truncado desde finales de 2019).

Y la única respuesta a nuestro juicio a ese desafío es la de normalizar el intercambio de mercancías entre Ceuta y Melilla con Marruecos, lo que sólo puede producirse mediante la implementación de una aduana comercial convencional con Marruecos en la frontera de Ceuta y la reapertura de la aduana ya existente anteriormente en Melilla, como hemos visto que apunta claramente la Declaración conjunta hispano-marroquí de 7 de abril de 2022 y la nueva hoja de ruta diseñada en la misma.

Ya en una Proposición no de Ley presentada en el Congreso de los Diputados en 2009 por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre negociación de un acuerdo con el Reino de Marruecos para el establecimiento de una aduana comercial en Ceuta, se esgrimían una serie de argumentos a favor de esta medida, que merecen ser reproducidos literalmente:

En menos de cuatro años, en 2012, habrá concluido el desarme arancelario de Ceuta, y todo lo que actualmente se define como comercio atípico dejará de tener sentido. Si tenemos en cuenta que las exportaciones irregulares de Ceuta a Marruecos se estiman en 500 millones de euros anuales, la paulatina apertura comercial con Marruecos amenaza a corto plazo la viabilidad económica de la Ciudad Autónoma. Si Ceuta no se incorpora a la Unión Aduanera, seguirá sin culminar plenamente su integración plena en la Unión Europea. Y aunque se tengan que aceptar algunas cesiones en materia fiscal, la clave está en que se negocie esa entrada en condiciones ventajosas. Ante el previsible desarme arancelario

obstáculos y aspectos controvertidos», en Del Valle Gálvez, A. y El Houadigui, R. (dirs.): *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar. Les dimensions internationales du Détroit de Gibraltar*. Dykinson, Madrid, 2006, pp. 125-148; CEPILLO GALVÍN, M. A.: «Las relaciones entre la Unión Europea y Marruecos: de la Cooperación a la Asociación y a la Política Europea de Vecindad», en Del Valle Gálvez, A. y Verdú Baeza, J. (dirs.): *España y Marruecos en el centenario de la Conferencia de Algeciras*. Dykinson, Madrid, 2007, pp. 153-190; CEPILLO GALVÍN, M. A.: «La zona de libre cambio Unión Europea-Marruecos, ¿un paso decisivo para la conclusión de un acuerdo de libre comercio amplio y profundo?», *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*, nº 15, 2013, pp. 1-22.

marroquí, cada vez más cercano, Melilla tiene la ventaja de poseer una aduana comercial con Marruecos. Pero, hoy por hoy, Ceuta carece de frontera comercial con Marruecos¹⁸.

Podemos observar, por un lado, cómo se establece una relación entre el establecimiento en Ceuta de una aduana comercial convencional con Marruecos y la integración en la Unión Aduanera, postura con la que podemos coincidir. Efectivamente, si bien es cierto que ambas cuestiones no van intrínsecamente unidas, resultan en nuestra opinión prácticamente inviables la una sin la otra de cara a la plena normalización de los intercambios comerciales entre Ceuta y Melilla con Marruecos, en la medida en que presentaría un menor interés estratégico para España y para Marruecos abrir una aduana comercial convencional en Ceuta (y la reapertura de la aduana comercial ya previamente existente en Melilla) si ambas ciudades siguiesen quedando excluidas de la Unión Aduanera.

Probablemente la solución a esta anomalía depende más a nuestro juicio de que la normalización de los intercambios comerciales entre Ceuta y Melilla con su entorno pasen a formar parte del «colchón de intereses» con Marruecos promovido por España a partir de la década de los noventa¹⁹. Ello redundaría sin lugar a dudas en un mejor clima que podría facilitar la «plena europeización» de Ceuta y de Melilla, con la integración de ésta en la Unión Aduanera y la puesta en funcionamiento de las aduanas comerciales en ambas ciudades con Marruecos.

IV. PERSPECTIVAS DE FUTURO: LA NECESARIA INTEGRACIÓN DE CEUTA Y MELILLA EN LA UNIÓN ADUANERA

Como decíamos al principio de este trabajo, ha habido desde hace más de dos décadas múltiples estudios sobre la conveniencia o no de la incorporación de Ceuta y de Melilla en el territorio aduanero europeo, no siempre con la misma posición a ese respecto.

Merece destacarse a nuestro juicio, en primer lugar, uno realizado en el seno del Consejo Económico y Social de Ceuta en el año 2000, en el que se apuesta firmemente por la integración de Ceuta en la Unión Aduanera, para

¹⁸ Publicada en el *Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados*, Serie D: General, nº 174, de 27.3.2009.

¹⁹ Véase HERNANDO DE LARRAMENDI, M.: «España-Marruecos: una vecindad compleja», *Afkar/Ideas*, diciembre, 2013, pp. 46-48.

vincular a dicha ciudad cada vez más al proyecto europeo²⁰. Es más, se llega a afirmar en dicho informe que el futuro comercial de Ceuta en ese marco «se debe plantear con mayor ambición y menos pasividad, considerando a la Unión Aduanera un gran mercado no sólo del que se puede abastecer sino en el que puede proyectar todas sus actividades actuales y las potenciales derivadas de ese nuevo status»²¹.

En una posición favorable a la integración en la Unión Aduanera se situaba igualmente, en 2008, el que probablemente sea uno de los más profundos y sistemáticos estudios realizados hasta el momento, por encargo de la Cámara de Comercio de Ceuta, que afirmaba, entre otras cosas, que dicha Ciudad Autónoma presentaba determinados puntos débiles «que una integración en la unión aduanera contribuirían a mejorar o solventar». Y señalaba en concreto que dicha integración «sería un impulso al estatus actual de la ciudad, como territorio comunitario, que la conformaría como frontera sur de la UE» y que provocaría «la desaparición del paso aduanero para los viajeros procedentes de Ceuta y que se percibe negativamente por los visitantes y no siempre es claramente entendido (UE sí, pero frontera y aduana también)»²².

Unos meses después se publicaría un informe realizado en el marco del Observatorio de Política Exterior de la Fundación Alternativas, en el que se recomendaba que las autoridades españolas avanzaran hacia un nuevo modelo económico y comercial para las Ciudades Autónomas, que debería estar basado en la entrada de ambas en la Unión Aduanera, y en un nuevo modelo de financiación, con fuertes inversiones públicas y privadas y propiciando el co-desarrollo con Marruecos. Todo ello contemplando además el establecimiento de importantes contingentes libres de aranceles para importaciones en Ceuta y en Melilla durante un período transitorio, para amortiguar la escalada de precios

²⁰ Véase *Informe 3/98: Estudio sobre la conveniencia, posibilidades y plazos de integración de la ciudad en la Unión Aduanera, contemplando los mecanismos comunitarios de las reglas de origen a la producción propia y regional, así como cuantos beneficios o perjuicios pueda conllevar esta integración con respecto al actual status de la ciudad de Ceuta*, aprobado por el Pleno del Consejo Económico y Social en la sesión ordinaria celebrada el 22 de marzo de 2000, p. 173.

²¹ *Ibidem*, p. 177.

²² *Ventajas e inconvenientes de una posible integración de Ceuta en la Unión Aduanera*, informe coordinado por el Profesor Joaquín Aranda, 2008, p. 494.

que podría llegar a suponer la aplicación del arancel aduanero común, así como la transformación de la frontera terrestre de Ceuta en aduana comercial²³.

Por otra parte, podríamos destacar un estudio mucho más cercano en el tiempo, elaborado por la Consultora para el Desarrollo Exterior Canario (CODEXCA) en 2018, sobre la incorporación de Melilla al territorio aduanero europeo, que mantiene una postura más tenue a ese respecto.

En dicho trabajo se ponen de manifiesto determinados problemas existentes en las relaciones comerciales de Melilla con España y con el resto de la Unión Europea relativos a los procedimientos y a la gestión de las importaciones y las exportaciones, asociados a las gestiones aduaneras y fiscales. También en lo relativo a las relaciones comerciales con Marruecos, aplicándose por parte de éste el criterio de tercer país en las importaciones procedentes de Melilla, y no la de otro tipo de medidas generales incluidas en los acuerdos comerciales entre la Unión Europea y Marruecos²⁴.

Y termina concluyendo que «cualquier modificación del estatus actual en las relaciones con la UE que implique un cambio con respecto a Melilla o Ceuta sería objeto de censura por parte del gobierno marroquí, bloqueando cualquier tipo de negociación al respecto», lo que le lleva, entre otras razones, a recomendar «la revisión del estatus actual, con una mejora significativa de los recursos destinados a la gestión de los procedimientos de la operativa aduanera y fiscal como la opción más viable a corto plazo»²⁵.

En esa opción intermedia entre el mantenimiento del régimen actualmente existente para ambas ciudades y la integración en la Unión Aduanera podríamos también situar la postura defendida por algunos autores, como María del Carmen Morón, que alude a la posibilidad que también otorga el artículo 25.4 del Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas²⁶ de adaptar o modificar el régimen aduanero vigente en Ceuta y Melilla, sin necesidad de propiciar la incorporación de ambas ciudades al territorio aduanero europeo. En su opinión «la adaptación presenta evidentes ventajas frente a la derogación, pues es reversible, permite mantener determinados privilegios y,

²³ Véase Pérez Castro, M. A.: *Memorando OPEX n° 116/2009. El futuro económico de las ciudades autónomas españolas*, 5 de marzo de 2009, p. 5.

²⁴ Ver *Estudio práctico sobre una posible incorporación de la Ciudad Autónoma de Melilla al territorio aduanero comunitario*, CODEXCA, 12 de diciembre de 2018, p. 91.

²⁵ *Ibidem*, p. 105.

²⁶ Cuyo tenor literal se encuentra reproducido en la nota 8 de este trabajo.

sobre todo, las disposiciones que reconocen sus especialidades son de derecho originario». Y por eso, sostiene que «de pretenderse el replanteamiento de la situación aduanera de Ceuta y Melilla sería preferible acudir a esta vía, tal y como aconseja el análisis a posteriori de la evolución del régimen Canario»²⁷.

Aunque desde un punto de vista jurídico efectivamente se trataría de una opción viable, consideramos que sería de difícil articulación en estos momentos no sólo por la complejidad que representaría su diseño y puesta en práctica sino, sobre todo, por lo complicado que resultaría convencer a la Comisión, al Consejo y al Parlamento Europeo de la oportunidad y conveniencia de dicha medida.

Coincidimos en ese sentido con lo manifestado en un Informe elaborado en el seno del Instituto Elcano, en el que se afirma que, desde una perspectiva política, la no pertenencia de Ceuta y de Melilla a la Unión Aduanera «es un anacronismo de difícil justificación, sobre todo cuando su consecuencia es una economía basada en flujos irregulares»²⁸.

Y lo es particularmente si tenemos en cuenta el nuevo escenario abierto, como ya hemos comentado anteriormente, en virtud de la Declaración conjunta hispano-marroquí de 7 de abril de 2022 y la nueva hoja de ruta en las relaciones entre ambos países allí esbozada, que aboga por una plena normalización del intercambio de mercancías y de los flujos comerciales, también en Ceuta y en Melilla.

Todos los estudios e informes mencionados, así como otros existentes, tienen una importante carencia a nuestro juicio, que es la de no haber podido tener debidamente en cuenta los acontecimientos producidos desde el cierre de la aduana comercial de Melilla en agosto de 2018 y especialmente la progresiva y drástica pérdida del «comercio atípico» con Marruecos de ambas Ciudades Autónomas a partir de finales de 2019, que han provocado un cambio sustancial de las condiciones existentes en dichas ciudades y la imprescindible reformulación no sólo del modelo económico de futuro de las mismas sino también de los términos del debate sobre la pertinencia del ingreso de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera²⁹.

²⁷ Véase Morón Pérez, M. C.; «El régimen fiscal de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla: presente y futuro», *Crónica Tributaria*, n° 121, 2006, pp. 94-95.

²⁸ REAL INSTITUTO ELCANO, *Informe 18: España mirando al Sur: del Mediterráneo al Sáhel*, 2014, p. 156.

²⁹ Es cierto que recientemente, el 1 de junio de 2022, se presentó en la sede del Parlamento Europeo en Bruselas un informe elaborado por Ernst&Young por encargo del eurodiputado

Y ello, con independencia de que, como ha señalado algún experto, resulta «importante considerar la eventualidad de que los enfoques económicos para ambas ciudades no sean simétricos, y que, por tanto, las opciones a tomar respecto de instrumentos como entrar al Territorio Aduanero Común o mantenerse fuera no tengan que ser necesariamente las mismas ni aplicarse en el mismo sentido»³⁰.

Sea como fuere, lo cierto es que en los últimos tiempos se han reactivado las peticiones de Ceuta y de Melilla en cuanto al abordaje riguroso por todas las partes implicadas de la cuestión de su incorporación al territorio aduanero europeo.

Resultan particularmente interesantes a ese respecto algunas de las ideas esbozadas en un documento de trabajo del Gobierno de Ceuta, en febrero de 2020, en el que se insiste reiteradamente en la idea «más España, más Europa», y en concreto se afirma que en «esta línea de más Europa, el Gobierno considera necesario volver a analizar, a la vista del nuevo escenario, la integración de nuestra ciudad en la Unión Aduanera»³¹. Y se señala que debiera ser posible contar en Ceuta con una frontera equiparable al resto de fronteras exteriores de la Unión Europea, para lo que en su opinión se requeriría básicamente de dos cosas: que se elimine o revise en profundidad la actual excepción en el marco del Espacio Schengen y «que la misma esté dotada de las infraestructuras y medios, personales, materiales y tecnológicos, que demanda su referida condición y consiguiente nivel de exigencia»³². Obviamente esto último adquiere un especial significado en la actualidad a la vista de la eventual apertura de una aduana comercial en Ceuta en los próximos meses.

español Jordi Cañas, fechado en diciembre de 2021, que abordaba tres aspectos concretos sobre Ceuta y Melilla en la Unión Europea, concretamente el Espacio Schengen, la Unión Aduanera, y las Regiones Ultraperiféricas, pero que curiosamente no hace ninguna alusión a los acontecimientos provocados por Marruecos en las fronteras de Ceuta y Melilla a partir de 2018 ni a las graves consecuencias derivadas del cierre de tales fronteras para las economías de ambas ciudades.

³⁰ Véase BUSTILLO GÁLVEZ, J.: «Melilla», en *Ceuta y Melilla o cómo convertir una grave crisis en la mejor de las oportunidades*, Informe del Observatorio de Ceuta y Melilla de 1 de septiembre de 2020, p. 46.

³¹ Gobierno de Ceuta: *Por un futuro más estable y seguro para Ceuta (Documento de trabajo)*, febrero de 2020, p. 6.

³² *Ibidem*, pp. 5-6.

Es cierto que algunas fuentes apuntan la existencia de ciertas discrepancias en las negociaciones entre España y Marruecos en relación con la reapertura de las fronteras de Ceuta y de Melilla, siendo uno de los principales escollos a ese respecto precisamente el establecimiento de aduanas comerciales en las mismas. Tales discrepancias habrían surgido supuestamente por las distintas interpretaciones de España y Marruecos sobre los compromisos adquiridos en virtud de la Declaración conjunta del 7 de abril de 2022, limitándose desde la perspectiva de Marruecos al mero tránsito de mercancías por los pasos ya habilitados sin desplegar necesariamente pasos comerciales³³.

No obstante, y sin poner en duda la veracidad de dicha información³⁴, consideramos que resulta muy complicado sostener que «la plena normalización de la circulación de personas y de mercancías» que habría que restablecer de forma ordenada «incluyendo los dispositivos apropiados de control aduanero y de personas a nivel terrestre y marítimo», como se dice expresamente en la citada Declaración conjunta, pueda llevarse a cabo volviendo simplemente a la situación anterior al cierre de las fronteras por parte de Marruecos.

Ello sería un retorno a la «anormalidad» que suponía, como hemos sostenido anteriormente, las anómalas relaciones comerciales que se habían venido manteniendo tradicionalmente entre Ceuta y Melilla con su entorno marroquí, y que la nueva hoja de ruta prevista en la Declaración conjunta parece querer dejar atrás para siempre.

V. ALGUNAS REFLEXIONES FINALES A MODO DE CONCLUSIÓN

Llegados a este punto consideramos oportuno plantear una serie de cuestiones que, en nuestra opinión, deberían ser tenidos en cuenta en el marco del debate sobre la integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera.

En primer lugar, que los términos de dicho debate requieren de un cambio de enfoque a la vista de las actuales circunstancias de modificación sustancial de las condiciones económicas de Ceuta y de Melilla y del escenario particularmente propicio a dicha integración que dibuja la nueva hoja de ruta establecida en la Declaración conjunta hispano-marroquí de 7 de abril de 2022.

³³ Véase Martín, M.: «España y Marruecos mantienen sus diferencias para abrir la frontera con Ceuta y Melilla», *Diario El País*, 30 de abril de 2022.

³⁴ Aunque es cierto igualmente que existen otras versiones sobre tales negociaciones, que parecen negar tales discrepancias, como se ha publicado por ejemplo en *El Faro de Ceuta*: ¿Hay descoordinación entre España y Marruecos?: la clave del Tarajal», 1 de mayo de 2022.

Consideramos, en ese sentido, que no se trata ya de plantear la conveniencia o no de dicho ingreso, lo que a nuestro juicio sería un debate ya superado, por obsoleto y alejado de la actual realidad de Ceuta y Melilla, sino de cómo ha de materializarse la integración en la Unión Aduanera para garantizar el mejor futuro posible a las Ciudades Autónomas.

En atención a lo anterior, en segundo lugar, sería necesario que los estudios que hayan de realizarse para analizar la viabilidad del ingreso de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera no se centren en las posibles consecuencias económicas de dicha medida para ambas ciudades sino en la formulación de propuestas de un nuevo modelo económico que sepa aprovechar al máximo las oportunidades que brinda la inclusión de Ceuta y Melilla en el territorio aduanero europeo.

Y en tercer lugar, la puesta en práctica cuanto antes por parte de la autoridades españolas de una nueva configuración de las fronteras de Ceuta y de Melilla para poder acometer en toda su extensión la nueva realidad que implica su consideración como aduanas comerciales con Marruecos y la eventualidad de la integración de las Ciudades Autónomas en la Unión Aduanera en un futuro más o menos cercano.

Ello implica dotar de forma gradual a las fronteras de Ceuta y de Melilla de nueva infraestructura y de los recursos humanos necesarios, a lo largo de los próximos meses, para adecuar los controles aduaneros allí existentes a un escenario completamente diferente al actual, en el que la circulación de mercancías con Marruecos pueda hacerse a través de circuitos profesionales y no de manera informal, como hasta ahora.

La implementación de aduanas comerciales en Ceuta y en Melilla y la incorporación de ambas al territorio aduanero europeo habrían de posibilitar, en definitiva, una mejor integración económica de las Ciudades Autónomas con Marruecos a través de operaciones normalizadas de importación y exportación de mercancías que sólo unas aduanas comerciales convencionales pueden proporcionar.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

ARANDA, J. (Coord.): *Ventajas e inconvenientes de una posible integración de Ceuta en la Unión Aduanera*, 2008, pp. 1-496.

- BUSTILLO GÁLVEZ, J.: «Melilla», en *Ceuta y Melilla o cómo convertir una grave crisis en la mejor de las oportunidades*, Informe del Observatorio de Ceuta y Melilla de 1 de septiembre de 2020, pp. 28-58.
- CEPILLO GALVÍN, M. A.: «Perspectivas de realización de una Zona de Libre Comercio Comunidad Europea-Marruecos: los principales obstáculos y aspectos controvertidos», en Del Valle Gálvez, A. y El Houadigui, R. (dirs.): *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar. Les dimensions internationales du Détroit de Gibraltar*. Dykinson, Madrid, 2006, pp. 125-148.
- CEPILLO GALVÍN, M. A.: “Las relaciones entre la Unión Europea y Marruecos: de la Cooperación a la Asociación y a la Política Europea de Vecindad”, en Del Valle Gálvez, A. y Verdú Baeza, J. (dirs.): *España y Marruecos en el centenario de la Conferencia de Algeciras*. Dykinson, Madrid, 2007. Pp. 153-190.
- CEPILLO GALVÍN, M. A.: “La zona de libre cambio Unión Europea-Marruecos, ¿un paso decisivo para la conclusión de un acuerdo de libre comercio amplio y profundo?”, *Revista de Estudios Internacionales Mediterráneos*, nº 15, 2013, pp. 1-22.
- DEL VALLE GÁLVEZ, A.: «España-Marruecos: Una relación bilateral de alto potencial conflictivo, condicionada por la Unión Europea – Panorama con propuestas», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 14, 2007, pp. 1-27.
- FERRER GALLARDO, X.: «Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla. Explorando la gestión de los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano», *Documentos de Análisis Geográfico*, nº 51, 2008, pp. 129-149.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I.: «La cooperación transfronteriza entre España y Marruecos mediante políticas y programas europeos; la incidencia de las cuestiones territoriales», *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, nº 45, 2013, pp. 535-574.
- HERNANDO DE LARRAMENDI, M.: «España-Marruecos: una vecindad compleja», *Afkar/Ideas*, diciembre, 2013, pp. 46-48.
- MORÓN PÉREZ, M. C.; «El régimen fiscal de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla: presente y futuro», *Crónica Tributaria*, nº 121, 2006, pp. 59-96.
- REAL INSTITUTO ELCANO, *Informe 18: España mirando al Sur: del Mediterráneo al Sabel*, 2014, pp. 1-191.

PEACE & SECURITY

PAIX ET SÉCURITÉ INTERNATIONALES

10
2022

EUROMEDITERRANEAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW AND INTERNATIONAL RELATIONS

TABLE OF CONTENTS / January-December 2022 / No 10

EDITORIAL

Jesús VERDÚ BAEZA

La lucha contra el cambio climático después de la cumbre de Glasgow en un nuevo escenario, la guerra de Ucrania

STUDIES

Irene BLÁZQUEZ RODRÍGUEZ

The Renunciation of One's Nationality of Origin and European Union Citizenship: is it Compatible with Spain's Dual Nationality System?

Diego Ernesto IVÁN SÁNCHEZ

The International Responsibility of the World Health Organization in Case of Pandemics and the Role of Individual

Olena NIHREIEVA

2022 Russian Invasion of Ukraine through the Prism of International Law: a Critical Overview

Eulalia W. PETIT DE GABRIEL

Gender Parity in International Legal Bodies: Are We there yet?

NOTES

Ismaelina EBA NGUEMA

From the Challenge to American Hegemony to the Reconfiguration of the Post-1945 International Order

Sanja STANIĆ, Gorana BANDALOVIĆ, Zorana ŠULJUG VUČICA

The Maritime Delimitation between Turkey and the Libya's Government of National Accord: another Concern for the European Union

AGORA

Luis ROMERO BARTUMEUS

España y las capacidades submarinas de los países del entorno mediterráneo

DOSSIER CEUTA, MELILLA AND THE EU («CEUTA, MELILLA Y LA UE»)

Miguel A. ACOSTA SÁNCHEZ

Ceuta y Melilla en el Espacio Schengen: situación actual y opciones de futuro

Jesús VERDÚ BAEZA

Un espacio protegido por el Derecho ambiental europeo en el Norte de África: las Islas Chafarinas

Miguel Ángel CEPILLO GALVÍN

La necesaria integración de Ceuta y Melilla en la Unión Aduanera Europea y la normalización de sus relaciones comerciales con Marruecos

Juan Domingo TORREJÓN RODRÍGUEZ

La proyección europea de Ceuta y Melilla en las instituciones, asociaciones y redes de regiones y ciudades europeas

Miguel A. ACOSTA SÁNCHEZ

Ceuta y Melilla en las Estrategias de Seguridad española y europea

Alejandro DEL VALLE GÁLVEZ

Ceuta, Melilla Gibraltar y el Sáhara Occidental. Estrategias españolas y europeas para las ciudades de frontera exterior en África, y los peñones de Vélez y Alhucemas

Inmaculada GONZÁLEZ GARCÍA

Ceuta y Melilla en la nueva relación de Vecindad y de Cooperación transfronteriza con Marruecos iniciada en 2022

DOCUMENTATION

Documentación I. Declaración conjunta hispano-marroquí de 7 de abril de 2022 (versiones en español y francés)

Documentación II. Statement on Western Sahara and International Law - Declaración sobre el Sáhara Occidental y el Derecho Internacional (versiones en inglés y español)

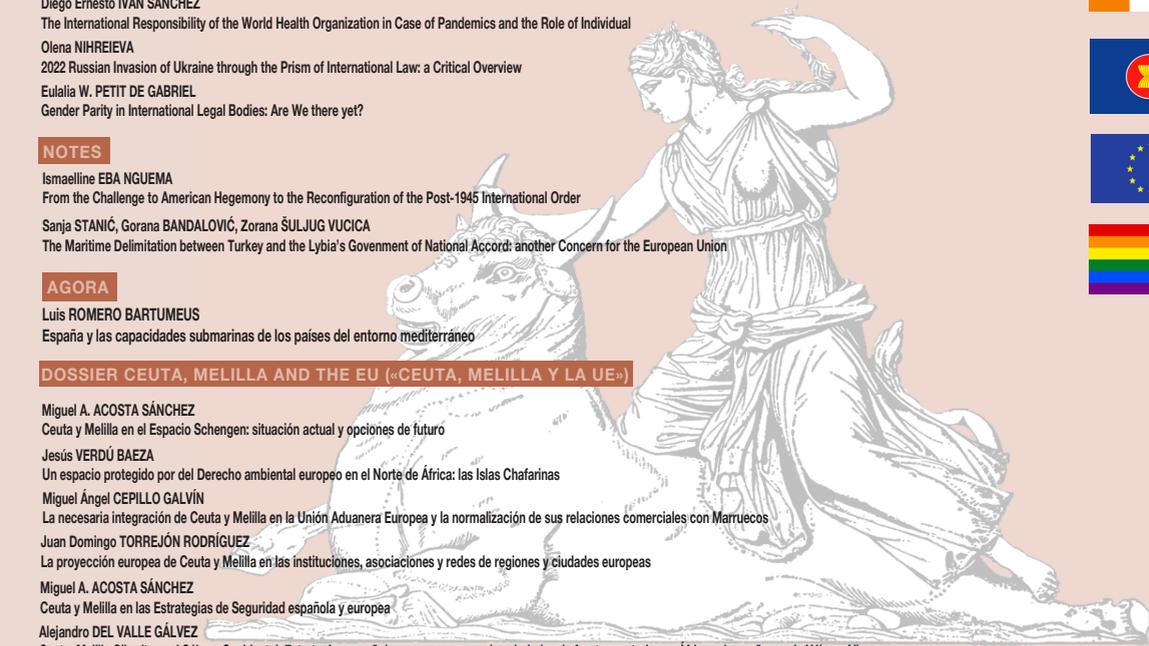
Documentación III. Breach Of the UN Convention on the Rights of the Child and the Use of Minors by the Moroccan Authorities in the Migratory Crisis in Ceuta, European Parliament Resolution of 10 June 2021 - Resolución del Parlamento Europeo sobre la violación de la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos del niño y el uso de menores por las autoridades marroquíes en la crisis migratoria de Ceuta (versiones en inglés y español)

ANNOTATED BIBLIOGRAPHY

DEL VALLE GÁLVEZ, A. (Dir.) - CALVO MARISCAL, L. y EL HOUDAÏGUI, R. (Coords.), Inmigración y Derechos Humanos en las Fronteras Exteriores del Sur de Europa, Madrid, Dykinson, 2021, 319 pp. Por Cristina CASTILLA CID

CALAMIA, A., GESTRI, M., DI FILIPPO, M., MARINAI, S., CASOLARI, F., Lineamenti di diritto internazionale ed europeo delle migrazioni, Ed. Wolters Kluwer, Milano, 2021, 425 pp. Por Miguel A. ACOSTA SÁNCHEZ

FAJARDO DEL CASTILLO, T., La Diplomacia del Clima de la Unión Europea. La Acción Exterior sobre Cambio Climático y el Pacto Verde Mundial, Ed. Reus, Madrid, 2021, 188 pp. Por Enrique DEL ÁLAMO MARCHENA



Observatory for
MIGRATION &
HUMAN RIGHTS

