

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL

2013

NIPO 002-13-043-3



GOBIERNO
DE ESPAÑA

PRESIDENCIA
DEL GOBIERNO

ESTRATEGIA DE
**SEGURIDAD
MARÍTIMA
NACIONAL**



EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

A lo largo de la Historia, el mar contribuye de forma significativa al desarrollo y prosperidad de las naciones. Y hoy, gran parte de las necesidades de nuestro mundo globalizado se satisfacen gracias a los mares y océanos. Los avances científicos y tecnológicos junto a la progresiva implantación de nuevos conceptos de utilización, como el de «autopista del mar» desarrollado en el ámbito del transporte marítimo, hacen de los mares un espacio rico en oportunidades.

España es una nación marítima por su configuración geográfica, por su historia y por el lugar que entendemos debe ocupar la mar en nuestro porvenir. Buena parte de nuestra prosperidad y bienestar se encuentran más allá de la línea de costa. Nuestra tradición pesquera, nuestra dependencia del transporte marítimo para el aprovisionamiento energético y el comercio exterior y nuestra rica biodiversidad marina son algunos de los elementos que cimientan la vocación marítima española.

Las características propias del medio ofrecen también grandes facilidades para su utilización con fines ilícitos o simplemente para dificultar su libre uso en favor de intereses legítimos. Es pues, un espacio ambivalente, que ofrece múltiples oportunidades en términos de prosperidad y desarrollo, pero al mismo tiempo, su difícil control favorece la aparición de riesgos y amenazas a nuestra seguridad.

La aludida dificultad de su control, junto a la importancia estratégica y económica de los usos presentes y futuros del mar, conlleva una necesidad creciente de seguridad, como reconoce la Estrategia de Seguridad Nacional, recientemente aprobada, al establecer la seguridad marítima como uno de sus ámbitos de actuación.

La comunidad internacional, consciente del reto que supone, trabaja para incrementar la seguridad marítima con los mejores instrumentos a su alcance: el Derecho internacional, la cooperación entre Estados y organismos, y la coordinación de las respuestas ante realidades que son transnacionales y que, como tales, desbordan la capacidad de un solo país.

España ha venido reforzando su seguridad marítima mediante el incremento de los medios humanos y materiales y una creciente coordinación entre departa-

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO

mentos y organismos responsables. No obstante, sobre la base de la experiencia acumulada, es preciso seguir avanzando hacia la mejor garantía de la seguridad marítima. La complejidad del entorno, participado por múltiples actores públicos y privados, extrema la necesidad de contar con una Estrategia sectorial propia, que explicita estas particularidades y defina la forma óptima de darles respuesta en el marco del Sistema de Seguridad Nacional.

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional parte del análisis de nuestro entorno, refleja nuestros intereses en el ámbito de la seguridad marítima y sus vulnerabilidades, formula objetivos compartidos, y define líneas de acción llamadas a orientar el empleo de todos los medios disponibles al servicio de esos objetivos, tanto en el momento de la respuesta, como en la anticipación y la prospectiva. Asimismo, crea un marco institucional que debe estimular y facilitar la coordinación y la cooperación entre los diferentes organismos, e incluir al sector privado cuando sea oportuno. La participación del sector privado permitirá una aproximación verdaderamente integral a la seguridad marítima de hoy y mañana.

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional es el fruto de una cooperación y un entendimiento institucional encomiables. El compromiso mostrado en el proceso de elaboración de la Estrategia inspirará igualmente la puesta en práctica de las líneas de acción acordadas. Con determinación, visión estratégica y lealtad institucional, seremos capaces de ofrecer el mejor servicio a nuestros ciudadanos, trabajando en la protección de un espacio de enorme importancia para el futuro de España.



Mariano Rajoy Brey
Presidente del Gobierno de España

Sumario

- Resumen Ejecutivo 1
- Capítulo 1
Una visión integral de la seguridad marítima7
- Capítulo 2
Riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional 17
- Capítulo 3
Objetivo, principios y líneas de acción31
- Capítulo 4
La seguridad marítima en el Sistema de Seguridad Nacional 41

Resumen Ejecutivo

Resumen Ejecutivo

Resumen Ejecutivo

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional desarrolla las previsiones de la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 y las adapta a las exigencias especiales del ámbito marítimo, en línea con otros instrumentos estratégicos en el ámbito internacional.

El documento se estructura en cuatro capítulos. **El primero**, titulado **una visión integral de la seguridad marítima**, parte de la singularidad de la mar y sus implicaciones en materia de seguridad. Se recogen las iniciativas internacionales en el campo de la seguridad marítima, incluidos los principales instrumentos jurídicos y las bases para el ejercicio de las competencias estatales en la mar. Se constatan los procesos de coordinación y cooperación en el seno de organizaciones de ámbito universal y regional, con especial atención a la acción de las Naciones Unidas (NU), la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y la Unión Europea (UE). De la agenda internacional se destaca la conexión existente entre seguridad marítima y desarrollo y bienestar económico, así como la respuesta que se ha dado a los usos ilícitos de la mar de carácter transnacional y la amenaza que suponen para el

aprovechamiento pacífico de los mares y océanos.

A continuación, el capítulo se centra en España y enumera los factores que contribuyen a la importancia de la seguridad marítima en nuestra nación, especialmente la configuración geográfica, el significado socioeconómico de la mar y los flujos marítimos en los que España se ve implicada. La Estrategia recoge un catálogo de intereses nacionales de seguridad marítima y subraya la naturaleza transversal de algunos de los riesgos o amenazas a esos intereses, con las consiguientes exigencias de coordinación de respuestas.

El **segundo capítulo** tiene por objeto la descripción de los **riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional**. La Estrategia propone una distinción conceptual entre los riesgos o amenazas que plantean acciones deliberadas contra la Seguridad Nacional realizadas en el medio marino y aquellos otros cuyo origen tiene que ver más con las condiciones propias del entorno marino. Además, y en coherencia con la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013, la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional alude en ese capítulo a factores potenciado-

res del riesgo, entre los que se incluyen, junto a los contemplados por la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013, otros como el régimen de libertades del mar; la extensión física del medio marino y las delimitaciones marítimas pendientes.

La primera categoría de riesgos y amenazas se denomina genéricamente “actos ilícitos contra la seguridad marítima” y comprende los tráficos ilícitos en tránsito o con destino a España, la piratería, el terrorismo, la proliferación de armas de destrucción masiva, inmigración irregular por vía marítima y el tráfico ilícito de migrantes, la explotación ilegal de los recursos marinos y la destrucción o degradación del medio marino, los actos contra el patrimonio cultural subacuático, y, por último, las ciberamenazas.

Por su parte, los riesgos o amenazas que se derivan de las condiciones inherentes al medio son los accidentes marítimos y las catástrofes naturales.

El **objetivo, los principios y las líneas de acción** de la Estrategia se abordan en el **tercer capítulo**, que comienza presentando la visión española de la seguridad marítima como la acción concertada de anticipación, prevención y respuesta ante riesgos y amenazas transversales o de tal magnitud que desbordan las competencias de un único actor; y cuyo fin último es contribuir al pleno aprovechamiento del mar en beneficio del bienestar y la prosperidad de España.

El objetivo de la seguridad marítima, una política amplia de seguridad en este ámbito, se toma de la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013, que aporta también los principios informadores aplicables a la seguridad marítima: unidad de acción, anticipación y prevención, eficiencia y sostenibilidad de recursos, y resiliencia o capacidad de resistencia y recuperación.

Conforme al objetivo y los principios referidos se formulan cinco líneas de acción estratégica. La primera consiste en la adopción de un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en la resolución de los problemas que afectan a la seguridad marítima, y que incluye el conocimiento compartido del entorno marítimo y la cooperación operativa entre los distintos departamentos. La segunda se refiere a la adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles. La tercera línea de acción se dirige al fomento de la cooperación internacional, y la cuarta a la colaboración con el sector privado. Por último, la quinta línea de acción aboga por mejorar la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

El **cuarto** y último **capítulo** está dedicado a **la seguridad marítima en el Sistema de Seguridad Nacional**, y marca las líneas de la arquitectura orgánica al servicio de la seguridad marítima. Bajo la dirección del Presidente del Gobierno, la es-

estructura se compone de tres órganos: uno ya existente, el Consejo de Seguridad Nacional, como Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional; y dos nuevos: el Comité Especializado de Seguridad Marítima, que dará apoyo al Consejo de Seguridad Nacional prestando asistencia a la dirección y coordinación de la Política de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima, así como reforzando la coordinación, cooperación y colaboración

entre Administraciones Públicas y entre éstas y el sector privado; y el Comité Especializado de Situación, que, con apoyo del Centro de Situación del Departamento de Seguridad Nacional, gestionará las situaciones de crisis de seguridad marítima que, por su transversalidad o su dimensión, desborden las capacidades de respuesta de los mecanismos habituales. Los dos Comités Especializados actuarán de forma complementaria.

Una visión integral de seguridad marítima

Capítulo 1

**Una visión integral de la
seguridad marítima**

Capítulo 1

Una visión integral de la seguridad marítima

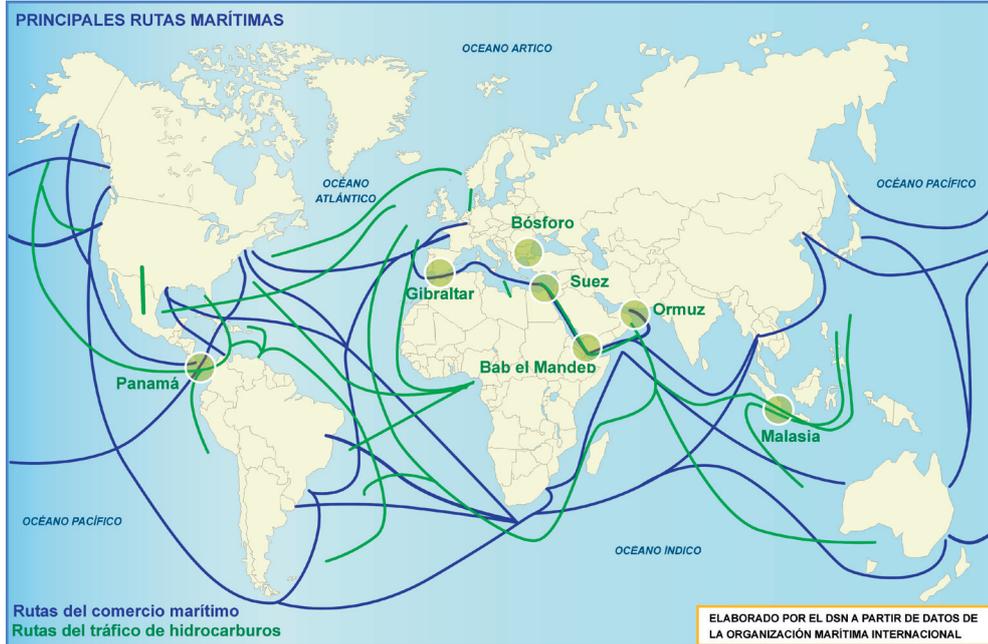
La mar posee una serie de características inherentes y propias de tal singularidad que se hace necesario un tratamiento específico para este medio de cualquier cuestión o dimensión que se aborde. La seguridad no es una excepción.

España, como nación marítima, es bien consciente de las implicaciones que la seguridad del mar tiene para el normal desenvolvimiento de la vida social y económica nacional, de ahí la necesidad de dotarse de una visión propia en torno a la seguridad de los espacios marítimos.

La seguridad marítima en la agenda internacional

La comunidad internacional, sacudida por fenómenos globales como los tráfico ilícitos por vía marítima, los actos de violencia contra la navegación, la degradación del medio marino o los efectos de catástrofes naturales ha reconocido la necesidad de establecer normas que regulen la respuesta a estos retos en un espacio de uso universal como la mar. El carácter transnacional de estos y otros riesgos y amenazas, así como la vital contribución de la mar a la prosperidad y la seguridad de las naciones, han motivado el nacimiento y desarrollo de un Derecho internacional del mar que, a partir de la distribución de competencias entre los distintos Estados, constituye la referencia sobre la que se levantan las iniciativas de cooperación que facilitan el mejor aprovechamiento común de las oportunidades que brinda la mar.

“Existe una vinculación estrecha entre la seguridad de los mares y el desarrollo y el bienestar económico de sociedades enteras”



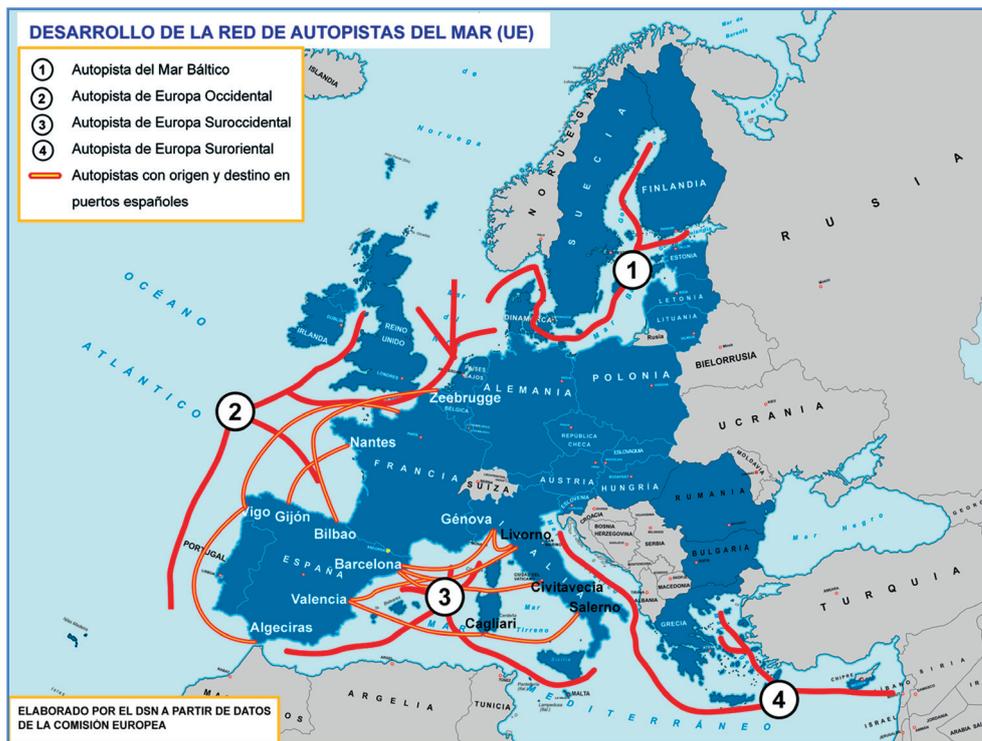
Mapa 1: Principales rutas marítimas

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 constituye el principal marco jurídico internacional de los espacios marinos. Los derechos y obligaciones que la Convención atribuye al Estado ribereño sobre los distintos espacios marinos frente a sus costas (aguas interiores, mar territorial, plataforma continental y zona económica exclusiva) y las reglas y principios que rigen la utilización de las zonas más allá de la jurisdicción estatal son el punto de partida de cualquier esfuerzo, interno o internacional, encaminado a resolver los desafíos que plantea la seguridad marítima.

Sobre el trasfondo anterior, los distintos procesos internacionales de coordinación y cooperación en el ámbito de la seguridad marítima parten de asumir la importancia que tienen los mares y océanos del mundo para el bienestar y la prosperidad de los pueblos que de ellos dependen. Esta vinculación estrecha entre la seguridad de los mares y el desarrollo y el bienestar económico de sociedades enteras se ve reflejada en documentos de organizaciones de alcance global como las Naciones Unidas –las resoluciones anuales de la Asamblea General sobre los océanos y el Derecho del mar–, al igual que en los de su organismo especializado, la Organización Marítima Internacional (OMI).

También las organizaciones regionales de las que España es miembro han desarrollado estrategias basadas en la estrecha interdependencia entre la seguridad marítima y otros intereses más amplios; es el caso de la OTAN, con su Estrategia Marítima de 2011, y de la UE, en cuyo marco se viene trabajando desde 2010 en una Estrategia Europea de Seguridad Marítima.

“El disfrute pacífico de los espacios marítimos, las rutas del comercio marítimo, la conexión entre aprovisionamiento energético y protección contra la contaminación, y el valor económico de la pesca son ejemplos de la relevancia de la seguridad marítima para el mundo globalizado”



Mapa 2: Desarrollo de la red de autopistas del mar de la UE

El disfrute pacífico de los espacios marítimos, las rutas del comercio marítimo, la conexión entre aprovisionamiento energético y protección contra la contaminación, y el valor económico de la pesca se citan en muchos de estos textos como ejemplos de la relevancia de la seguridad marítima para el mundo globalizado.

Pero la protección de la mar y de sus usuarios es también motivo de preocupación internacional debido al incremento de los usos ilícitos de este espacio. Las condiciones físicas del medio lo hacen particularmente apto para dar soporte a actividades que buscan eludir la autoridad de los Estados, o que, desde ese espacio, pretenden socavarla. Fenómenos transnacionales como el terrorismo, el crimen organizado y la proliferación de armas de destrucción masiva, en ocasiones interrelacionados, poseen una dimensión marítima innegable y como tales son abordados por las organizaciones competentes en materia de seguridad marítima. La OMI ha asumido plenamente la incorporación de aspectos de protección física de buques y puertos a su normativa y ha establecido mecanismos de cooperación con otras agencias internacionales que se ocupan de actividades vinculadas al mar como la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La realidad compleja y transversal de las amenazas a la seguridad marítima, ha obligado a adoptar enfoques integrales basados en la cooperación entre los actores competentes.

La realidad compleja y transversal de las amenazas a la seguridad marítima, que se manifiesta con demasiada frecuencia en crisis de diversa índole, ha obligado a adoptar enfoques integrales basados en la cooperación entre los actores competentes.

En este proceso de coordinación y buen gobierno de la seguridad marítima, que tiene un carácter dinámico y abierto, los Estados son los protagonistas principales en atención a sus competencias y recursos. La participación comprometida de países como España cuyos intereses nacionales tienen una clara dimensión marítima resulta indispensable.

La seguridad marítima, elemento esencial de la Seguridad Nacional de España

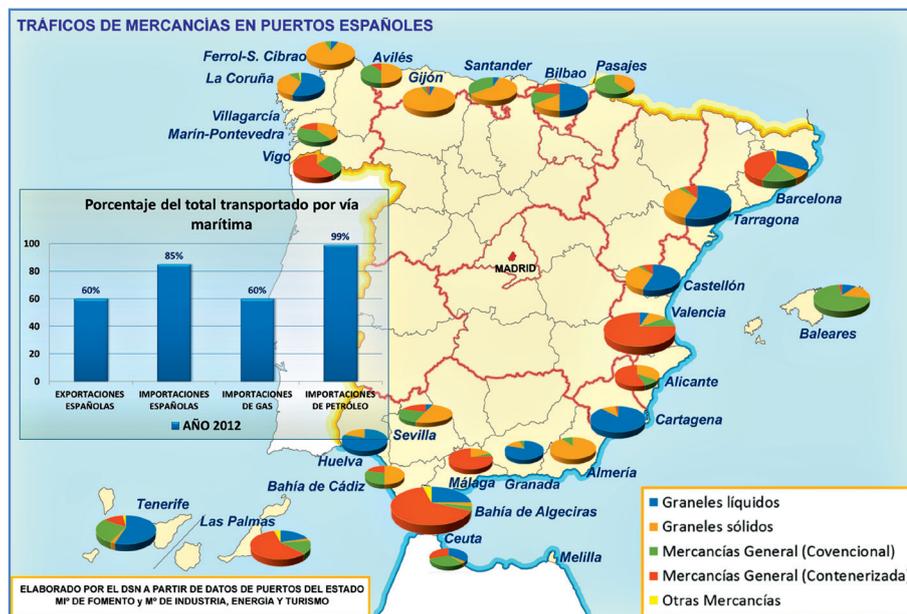
Las consideraciones precedentes relativas al ámbito global se aplican íntegramente a una nación de carácter marítimo como España, carácter que le viene determinado por su situación geográfica, su dependencia de las comunicaciones marítimas y la importancia del sector marítimo en la economía nacional. Todo ello sin olvidar que la conectividad marítima entre la Península

la y los archipiélagos, y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, es uno de los ejes de vertebración geopolítica española.

“España es una nación marítima en el sentido más pleno de la palabra”

La gran actividad económica concentrada en el litoral y sus aguas, así como el elevado volumen de tráfico que circunda la periferia marítima española, hacen que nuestros casi 8.000 kilómetros de costa y las aguas adyacentes se encuentren expuestos a daños como los causados por la contaminación de origen marítimo.

Además, somos ribereños de uno de los estrechos con mayor tráfico marítimo del mundo (con una media de 300 buques al día); dependemos totalmente del exterior para el aprovisionamiento de hidrocarburos, cuya importación realizamos en gran medida por vía marítima; como frontera sur de la Unión Europea, nos incumben responsabilidades de prevención de flujos ilegales cuyo destino es Europa; en tanto nación de tradición pesquera, solo en las aguas nacionales faenan alrededor de 9.700 embarcaciones; en fin, como responsables de la protección de la vida humana y la seguridad de la navegación en un área que equivale a tres veces nuestra superficie terrestre, desempeñamos una labor de la que se benefician no solo los buques que enarbolan nuestro pabellón, sino la comunidad internacional en su conjunto. España es, pues, una nación marítima en el sentido más pleno de la palabra.



Mapa 3: Tráficos de mercancías en puertos españoles

Como consecuencia de esta realidad, España está expuesta de forma singular a riesgos y amenazas de carácter marítimo, tal y como reconoce la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013.

Existe un buen número de **intereses nacionales en su dimensión de seguridad marítima** que deben ser tenidos en cuenta:

- el cumplimiento de la legislación nacional y el Derecho Internacional en los espacios marítimos bajo nuestra soberanía y jurisdicción, así como el respeto a las normas internacionales en alta mar en cumplimiento de los compromisos internacionales adquiridos por España;
 - la protección de la vida humana en la mar;
 - la libertad y la seguridad en la navegación;
 - el comercio y el transporte marítimos;
 - la industria naviera y otras industrias marítimas;
 - la seguridad de los buques bajo pabellón español (flotas mercante, pesquera y de recreo)
- los puertos y las infraestructuras marítimas, incluyendo las instalaciones *off-shore*, oleoductos, tuberías bajo el agua y cables submarinos, así como las infraestructuras críticas situadas en la costa;
 - los recursos del medio marino (recursos vivos y no vivos);
 - el medio ambiente marino;
 - el patrimonio arqueológico subacuático.



Figura 1: Intereses nacionales en su dimensión de seguridad marítima

Esta pluralidad de intereses se entrecruza con ciertos riesgos y amenazas a la seguridad marítima que poseen un carácter transversal o adquieren una dimensión tal que rebasan las capacidades o las competencias de un único actor. Es entonces cuando el principio de unidad de acción, elemento central del Sistema de Seguridad Nacional y por ende de la Política de Seguridad Marítima, requiere de la coordinación de unos y otros y, por tanto, de estructuras que faciliten dicha coordinación.

Por otro lado, ya se ha indicado que la dimensión integral de la seguridad marítima está presente en los esfuerzos internacionales en la materia; de ahí que la coordinación interna sea fundamental para la definición de la posición nacional de España en los foros que sirven al buen gobierno de los mares y océanos.

Riesgos y
amenazas
para la
seguridad
marítima
nacional

Capítulo 2

**Riesgos y amenazas
para la seguridad
marítima nacional**

Capítulo 2

Riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional

La Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 contempla un catálogo general de riesgos y amenazas para la Seguridad Nacional que, debido a las particularidades propias del ámbito marítimo, exigen un esfuerzo de adaptación conceptual a la hora de ser trasladadas a este entorno.

En la mar pueden distinguirse dos grandes grupos de riesgos y amenazas según su origen. En el primer tipo de riesgos y amenazas susceptibles de afectar a la seguridad marítima estarían aquéllos **derivados de actos deliberados y de naturaleza delictiva**. Entre ellos, y por sus potenciales efectos sobre la Seguridad Nacional, destacan los tráficos ilícitos -que se sustentan generalmente en redes de crimen organizado-, el terrorismo, la proliferación de armas de destrucción masiva, la inmigración irregular por vía marítima y el tráfico ilícito de migrantes, la explotación ilegal o no regulada de los recursos marinos, la destrucción y degradación intencionada del medio marino, los actos contra el patrimonio cultural subacuático, así como las ciberamenazas.

“En la mar pueden distinguirse dos grandes grupos de riesgos y amenazas según su origen: los deliberados y de naturaleza delictiva y los accidentales o fortuitos que se explican por el comportamiento y las condiciones naturales del medio”

En segundo lugar, se encuentran los riesgos y amenazas de naturaleza accidental o fortuita que se explican por el **comportamiento y las condiciones naturales del medio** y que, por tanto, resultan consustanciales al mero contacto del hombre con la mar. De esta forma, la protección de la vida humana en la mar; la seguridad de la navegación o la salvaguarda del propio medio marino de los efectos provocados por accidentes marítimos o catástrofes naturales se constituyen en responsabilidad de todos y cada uno de los Estados ribereños en virtud del Derecho Internacional, especialmente a través de los Convenios para la Prevención de la Contaminación Marina desde Buques, el Convenio Internacional para la Seguridad

de la Vida Humana en el Mar; el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo o la Directiva de la UE por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva Marco sobre la Estrategia Marina de la UE).

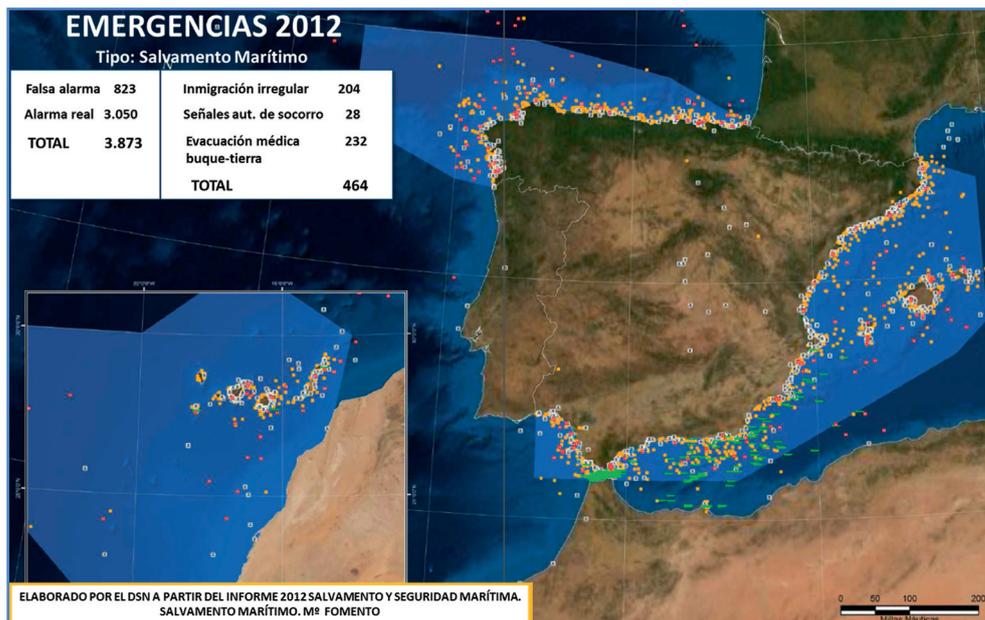
Atendiendo a esta clasificación de los riesgos y amenazas según sea su causa u origen intencional o no, esta Estrategia distingue entre, por una parte, los actos ilícitos contra la seguridad marítima y, por otra parte, los accidentes marítimos y las catástrofes naturales.

Además de los riesgos y amenazas referidos, es posible identificar **factores** que, aunque no constituyen en sí mismos riesgos o amenazas directos para la seguridad marítima, **pueden contribuir a su aparición**. La Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 contempla, con carácter general, la pobreza, la desigualdad, los extremismos ideológicos, los desequilibrios demográficos, el cambio climático y el uso nocivo de las nuevas tecnologías como **potenciadores del riesgo**. En este sentido, el conjunto de las libertades aplicables al alta mar y la inmensidad del espacio que comprende hacen que un régimen jurídico basado principalmente en la jurisdicción del Estado del pabellón del buque sea insuficiente. Esta situación facilita, en consecuencia, la aparición de los riesgos y amenazas que son susceptibles de manifestarse en la mar:

Otros factores que pueden dar lugar a riesgos o amenazas son las delimitaciones marítimas pendientes con países vecinos, una situación que, por lo demás, no es infrecuente en los espacios marinos. En este sentido, Gibraltar plantea a España y a Europa problemas de seguridad en diversos ámbitos, que requieren soluciones eficaces de acuerdo con los parámetros establecidos por Naciones Unidas y plasmados en la Declaración de Bruselas de 1984, acordada por los Gobiernos español y británico.

“Es posible identificar factores que, aunque no constituyen en sí mismos riesgos o amenazas directos para la seguridad marítima, pueden contribuir a su aparición”

El conjunto de riesgos y amenazas que aquí se contempla puede manifestarse en los espacios de soberanía y jurisdicción españoles, así como más allá de éstos, en cuyo caso la respuesta se arbitra en virtud de los compromisos y responsabilidades internacionales contraídos por España.



Mapa 4: Emergencias marítimas en 2012

A. ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD MARÍTIMA

1. Tráficos ilícitos

Los tráficoos ilícitos en un sentido amplio constituyen uno de las más graves riesgos y amenazas para la Seguridad Nacional por sus consecuencias directas no solo para el Estado, que debe dedicar cuantiosos recursos a prevenir y reprimir estas actividades, sino también para la vida cotidiana de los ciudadanos, que sufren el impacto de los flujos procedentes del mar. En la medida en que estos tráficoos ilícitos son principalmente de carácter transnacional e implican en su respuesta a numerosos actores, su tratamiento se debe basar en la cooperación tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

Los tráficoos ilícitos también se desarrollan de forma habitual en la mar. La intensidad creciente de los flujos marítimos globales y la incapacidad o falta de voluntad de ciertos Estados para ejercer de forma efectiva su autoridad en tierra, y por extensión en la mar, han favorecido un mayor uso de este medio por parte de redes de crimen organizado para la realización de actividades delictivas.

El tráfico de estupefacientes ilustra gráficamente la gravedad del impacto de este fenómeno: cada cargamento de droga que arriba a las costas españolas no solo arrastra a personas concretas y destruye el entorno de numerosas familias, sino que contribuye a aumentar la inseguridad en determinadas zonas de nuestros pueblos y ciudades y supone un gravamen en términos de medidas de respuesta.

Otros tráficos más asimilados con el contrabando repercuten de manera directa sobre los ingresos públicos y vulneran las reglas de competencia, provocando así un perjuicio económico considerable.

Es importante destacar en este contexto de los tráficos ilícitos el transporte marítimo por contenedor. Su uso se ha generalizado y concentra la mayor parte del tráfico del comercio mundial que se mueve por mar. Según la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), se estima que el volumen total del comercio de contenedores alcanza unos 1400 millones de toneladas. Además, el 52% del valor monetario en dólares de tráfico marítimo está contenedorizado.

El uso generalizado del contenedor como embalaje en el transporte marítimo y el gran volumen de contenedores desplegados en el comercio marítimo mundial dificultan su control. Estos factores facilitan que se recurra a este medio para la materialización de los tráficos ilícitos. La consecución de unos estándares de seguridad apropiados sin menoscabo de las necesidades de la cadena logística es uno de los principales desafíos en este ámbito.

España se encuentra en una de las grandes áreas del tráfico mundial de contenedores y destacan en este sentido los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras, condición que extrema la necesidad de analizar integralmente este fenómeno.

“España se encuentra en una de las grandes áreas del tráfico mundial de contenedores, condición que extrema la necesidad de analizar íntegramente el fenómeno”

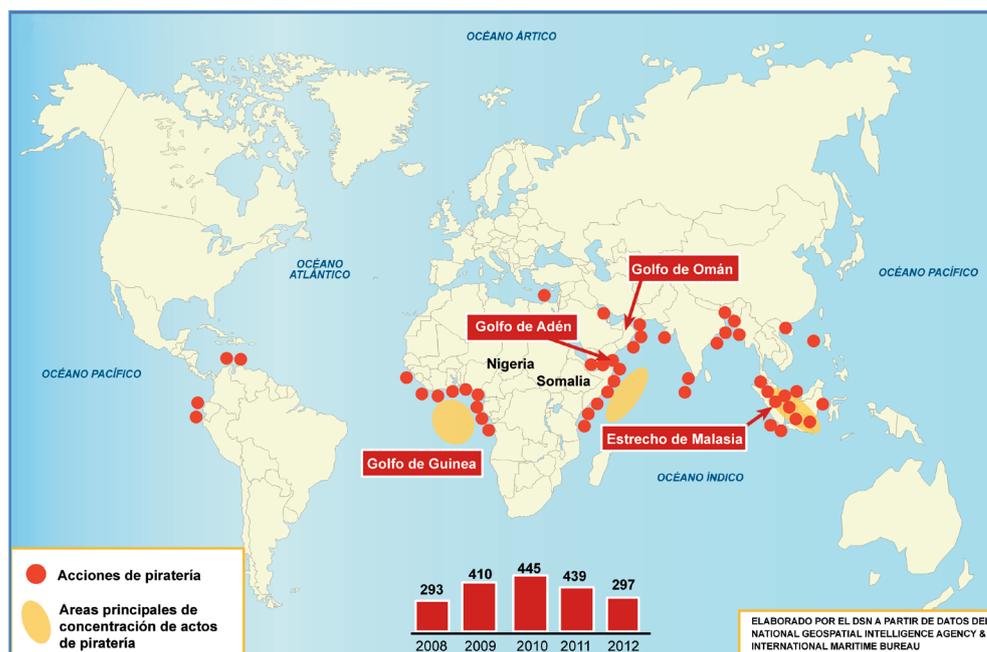
2. Piratería

La piratería marítima es uno de los delitos más antiguos del llamado Derecho de Gentes. Los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques siguen teniendo en la actualidad una importancia relevante en algunas zonas de especial riesgo,

como en las aguas próximas a las costas de Somalia o el Golfo de Guinea. Según datos del *International Maritime Bureau*, entre 2008 y 2012 se han perpetrado alrededor de 1.900 ataques, que en 2012 se concentraron en un 50,51% en África. En los primeros seis meses de 2013 el número total de ataques registrados era de 138.

“Parte de la flota mercante y pesquera de España transita o faena en zonas especialmente vulnerables a los actos de piratería”

Parte de la flota mercante y pesquera de España transita o faena en zonas especialmente vulnerables a los actos de piratería. Por este motivo, es necesario garantizar el uso del mar con fines lícitos junto a la comunidad marítima internacional. Además, la concienciación de las Administraciones implicadas, los propietarios y armadores de los buques, los capitanes y las tripulaciones, etc., sobre las medidas de prevención y respuesta frente a los actos de piratería en zonas de alto riesgo es esencial. En este sentido, los códigos de conducta y buenas prácticas son clave para hacer frente a esta amenaza.



Mapa 5: La piratería en el mar

3. Terrorismo

El terrorismo es una amenaza que afecta directamente a la vida y seguridad de las personas. Las características del medio marino lo convierten en un espacio particularmente favorable no solo para la comisión de atentados contra objetivos marítimos en movimiento, infraestructuras bajo el agua o en el litoral, suministros y servicios críticos, sus accesos o proximidades, sino también para su utilización como medio de infiltración de recursos materiales y humanos con fines terroristas.

El uso de la mar para actos de terrorismo tiene una trayectoria dilatada que incluye el secuestro de buques de pasajeros, los atentados contra buques de guerra o civiles, así como el uso de embarcaciones de mayor o menor porte o su carga que posibilita la infiltración de terroristas y facilita de este modo la comisión de atentados en tierra. A todo ello se añaden los efectos transversales que la combinación entre el terrorismo, las armas de destrucción masiva y la utilización potencial de contenedores puede tener para la comisión de un atentado de grandes proporciones.

Como potenciador de la peligrosidad del terrorismo en el ámbito marítimo, no puede obviarse que determinados grupos no descartan el recurso al vector suicida, tal y como se ha demostrado en algunos escenarios.

En este sentido, la prevención y neutralización de la dimensión marítima del terrorismo requiere subrayar la necesaria concienciación sobre la realidad marítima del fenómeno y precisa el necesario concurso y la colaboración del sector privado a la hora de materializar las medidas de prevención adecuadas.

*“La prevención
y neutralización de la dimensión
marítima del terrorismo requiere
subrayar
la necesaria concienciación
sobre el fenómeno”*

4. Proliferación

La proliferación de armas de destrucción masiva se encuentra entre las preocupaciones más importantes para los Estados y el conjunto de la comunidad internacional. La proliferación tiene en el medio marino un elemento facilitador debido a las características inherentes de

*“La proliferación tiene en el
medio marino un elemento
facilitador debido a las
características inherentes
de este espacio”*

este espacio, en particular la dificultad del control, la continuidad y la discreción que ofrece, unido a una compleja aplicación del régimen jurídico.

Actualmente están en vigor una serie de regímenes internacionales de sanciones contra ciertos Estados y actores no estatales vinculados al terrorismo internacional, que restringen la importación y exportación de determinados materiales, equipos, bienes y tecnología susceptibles de contribuir a la realización de programas que contravienen las disposiciones internacionales en materia de no proliferación.

La aplicación práctica de esas resoluciones implica la interdicción del transporte por vía marítima de vectores de lanzamiento o elementos asociados a la amplia gama de capacidades de destrucción masiva.

5. Inmigración irregular por vía marítima y tráfico ilícito de migrantes

Los flujos migratorios irregulares por vía marítima se producen en circunstancias que ponen en peligro la vida, salud e integridad física de los inmigrantes, entre quienes con frecuencia se encuentran menores de edad y otros colectivos vulnerables.

Estos flujos irregulares pueden constituir tráfico ilícito de migrantes si son llevados a cabo por individuos, grupos u organizaciones criminales que facilitan la entrada irregular de migrantes a cambio de un beneficio material. Las actividades de estos traficantes suponen un riesgo adicional para la seguridad marítima y, en términos más amplios, para la Seguridad Nacional. España, debido a su situación geoestratégica, se ve muy directamente afectada por estos fenómenos al ser lugar de destino de inmigrantes.

“Un enfoque integral es esencial para abarcar todos los aspectos implicados en la inmigración irregular por vía marítima y el tráfico ilícito de migrantes”

La prevención, gestión y respuesta a este fenómeno, a menudo con consecuencias humanas dramáticas debido a las condiciones del medio, supera en determinados contextos los márgenes competenciales de cada una de las Administraciones implicadas. Además, es importante su destacada dimensión internacional en la prevención y respuesta, como también sucede con otros tráficos que se desarrollan por vía marítima. Un enfoque integral es esencial para abarcar todos los aspectos implicados en la inmigración irregular por vía marítima y el tráfico ilícito de migrantes.

6. Explotación ilegal de los recursos marinos y destrucción y degradación del medio marino

La mar es fuente de valiosos recursos para la sociedad, tanto vivos como no vivos. Las limitaciones a la explotación de ciertos recursos terrestres, así como el mayor conocimiento de las posibilidades que ofrece el medio marino motivan una búsqueda creciente de alternativas en la mar.

Entre los recursos vivos, la pesca reviste un interés particular para España, no solo por su importancia económica y social para ciertas poblaciones y regiones costeras, sino por su aportación positiva a la salud y el bienestar de la sociedad.

La lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no regulada, precisa estructuras internacionales de cooperación, pero también la adopción interna de medidas como el control de la procedencia de las capturas. La ejecución efectiva de estas medidas, tanto en la mar como en tierra, requiere la colaboración de distintos organismos y del sector privado.

Las acciones que, bien de forma deliberada y directa, bien mediante la destrucción del medio marino, perjudiquen la explotación sostenible de los recursos pesqueros, merecen una respuesta firme en el marco de una concepción integral de la seguridad marítima.

La biodiversidad marina, en su conjunto y en su sentido más amplio, constituye un activo nacional que ofrece crecientes oportunidades de explotación sostenible. Resulta necesario reducir los contaminantes procedentes de las actividades marítimas y terrestres. Como bien común, su conservación debe ser garantizada por España, que es país signatario de diversas convenciones y tratados internacionales por los que se compromete en este sentido.

“La pesca reviste un interés particular para España, no solo por su importancia económica y social, sino por su aportación positiva a la salud y el bienestar de la sociedad”

Al margen de la contaminación marina accidental, es importante considerar las posibles acciones deliberadas como los vertidos sobre el fondo marino o la incineración de desechos u otras materias, que no solo inciden sobre la protección de las especies, hábitats marinos y los procesos de estos ecosistemas, incluyendo su regeneración, sino que también pueden tener implicaciones sociales y económicas, tanto directas como indirectas, muy significativas sobre cualquiera de las regiones litorales españolas.

La investigación, exploración y, en su caso, explotación de los recursos marinos no vivos, y las infraestructuras utilizadas para esos fines, también son merecedores de protección frente a todo riesgo o amenaza de seguridad marítima que se pueda plantear. En este sentido, revisten especial importancia para España, dada nuestra elevada dependencia energética del exterior, los recursos energéticos.

No puede desconocerse la importancia de garantizar la protección de los ecosistemas marinos ante la expansión de numerosas actividades económicas en dicho ámbito, tal y como se pone de manifiesto en la Directiva Marco sobre Estrategia Marina de la UE.

7. Actos contra el patrimonio cultural subacuático

Por nuestra historia, el patrimonio sumergido existente se caracteriza por ser rico, único y disperso geográficamente. Es considerado Patrimonio Cultural Subacuático Español aquel que se encuentra en aguas marinas sobre las que España ejerce soberanía o jurisdicción. Esto es así, sin perjuicio de que España “pueda ejercer alguna reclamación o invocar algún derecho por medio de leyes nacionales y el Derecho Internacional”, como se contempla en el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático Español.

Sin desconocer que es necesario actuar contra las posibles repercusiones negativas de las actividades que afecten de modo fortuito al patrimonio sumergido, es importante destacar la incidencia determinante en su conservación de las actividades ilícitas como el expolio o las obras y los levantamientos topográficos sin autorización, que dañan y erosionan nuestro rico Patrimonio Cultural Subacuático, que es huella de nuestro pasado común y, como tal, merecedor de protección. En ocasiones, como es el caso del expolio, estas actuaciones delictivas responden al potencial lucro económico que generan.

“Actividades ilícitas como el expolio o las obras y los levantamientos topográficos sin autorización dañan y erosionan nuestro rico Patrimonio Cultural Subacuático”

La Convención de la UNESCO sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001, con rango superior a cualquier otro acto legislativo en la materia, y la normativa jurídica relativa a este patrimonio constituyen el punto de partida para su preservación en beneficio de la sociedad española en su conjunto.

Resulta precisa la acción concertada de los distintos organismos y administraciones competentes, a fin de prevenir daños y evitar actuaciones al margen de la ley, dondequiera que se produzcan.

8. Ciberamenazas

La Estrategia de Ciberseguridad Nacional refleja cómo la gran complejidad de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), su presencia en todos los ámbitos de la sociedad y su naturaleza transversal transfronteriza e interconectada, han contribuido al aumento exponencial de los ciberataques. Las vulnerabilidades de los sistemas TIC utilizados, la fácil accesibilidad al medio, el bajo coste de las herramientas utilizadas, así como la reducida exposición de los atacantes que pueden actuar de forma anónima y desde cualquier lugar del mundo son elementos características comunes a los ciberataques.

Al igual que sucede en otros sectores, el uso de las TIC en el ámbito marítimo incrementa la probabilidad de que se realicen ciberataques contra elementos esenciales para el desenvolvimiento de las actividades propias de este medio. Ello hace necesario proteger los sistemas de vigilancia y control, las infraestructuras marítimas críticas y los sistemas de navegación y comunicación.

“El uso de las TIC en el ámbito marítimo incrementa la probabilidad de que se realicen ciberataques contra elementos esenciales para el desenvolvimiento de las actividades propias de este medio”

B. ACCIDENTES MARÍTIMOS Y CATÁSTROFES NATURALES

9. Accidentes marítimos

Debido a la posición geográfica de nuestra nación, los espacios de soberanía y jurisdicción españoles son punto de confluencia de algunas de las rutas más importantes y transitadas del tráfico marítimo. El Estrecho de Gibraltar, por ejemplo, es un punto estratégico de confluencia del tráfico marítimo mundial.

En consecuencia, es necesario prevenir y dar respuesta a los accidentes que se puedan producir en las proximidades de nuestras costas dados los graves efectos que pueden tener sobre la vida de las personas. Estos accidentes responden a causas diversas como la colisión, los fallos estructurales de los buques, los fallos en la navegación, el hundimiento, el incendio o la varada. En todo caso, las medidas de anticipación y resolución son vitales para salvaguardar la vida humana en la mar.

Además, los accidentes de navegación pueden tener efectos directos sobre el medio marino en las proximidades de nuestras costas, con impacto en la rica biodiversidad que albergan sus aguas. Debido a los graves daños que ocasiona, de singular relevancia es la contaminación marina que se produce por los vertidos en accidentes de hidrocarburos, así como de otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Respecto de los accidentes que implican a buques de transporte de hidrocarburos, algunas zonas de las costas de España se encuentran cercanas a las rutas de navegación de transporte de petróleo y sus productos derivados. El volumen del tráfico marítimo de buques petroleros es muy elevado; el petróleo es el producto base más transportado en el mundo. Por este motivo de proximidad geográfica y enclave estratégico, estas zonas costeras de España son vulnerables de verse afectadas por las “mareas negras” en caso de accidente de los buques petroleros.

“Los espacios de soberanía y jurisdicción españoles son punto de confluencia de algunas de las rutas más importantes y transitadas del tráfico marítimo”

10. Catástrofes naturales

La mar es un ámbito en donde se originan muchos fenómenos naturales que pueden tener carácter catastrófico. Gran parte de la actividad geológica de la Tierra se concentra en las dorsales oceánicas o en zonas de transición entre los continentes y el dominio marítimo. Ello da lugar a una importante sismicidad que genera terremotos de gran magnitud con epicentros en la mar. También se producen maremotos devastadores, como los ocurridos en el sureste asiático (2004) o en Japón (2011), y erupciones volcánicas submarinas, como la ocurrida en el Mar de las Calmas, junto a la Isla de El Hierro (2011).

Algunos fenómenos meteorológicos adversos también tienen su origen en el medio marino (ciclones, huracanes, trombas marinas, tempestades, etc.), como el ocurrido en las Islas Filipinas (2013). Son susceptibles de originar accidentes marítimos o de acelerar procesos erosivos de destrucción del litoral, creando situaciones de peligro en determinadas zonas costeras. Por último, la mar puede ser escenario de “ma-

“La mar es un ámbito en donde se originan muchos fenómenos naturales que pueden tener carácter catastrófico”

reas rojas”, situaciones que se producen ante una excesiva proliferación de microalgas nocivas y que pueden tener importantes efectos económicos en los sectores marisquero y pesquero.



Figura 2: Riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional

Objetivo, principios y líneas de acción

Capítulo 3

**Objetivo, principios
y líneas de acción**

Capítulo 3

Objetivo, principios y líneas de acción

La visión española de la seguridad marítima consiste en la acción concertada, que involucra de forma eficiente todos los recursos necesarios del Estado y del sector privado. Este enfoque se dirige al logro de objetivos estratégicos compartidos, que permiten anticiparse, prevenir y, en su caso, responder con eficacia a los riesgos y amenazas que se producen en los espacios marítimos bajo responsabilidad de España o se realizan desde estos. Esta acción concertada tiene sentido allí donde la transversalidad de los riesgos y amenazas o su magnitud desbordan las competencias o capacidades de un único actor y precisa, a su vez, ser trasladada al plano internacional.

El fin último de la seguridad marítima es contribuir al pleno aprovechamiento de las oportunidades, presentes y futuras, que ofrecen los usos lícitos del mar en beneficio del bienestar y la prosperidad de España, siempre a la luz de los compromisos y proyectos comunes con socios y aliados, y teniendo presentes las aspiraciones de la comunidad internacional en su conjunto.

En este sentido, la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 fija como **objetivo** en el ámbito de la seguridad marítima impulsar una política amplia de seguridad con la finalidad de proteger los intereses marítimos nacionales y prevé a este fin cinco Líneas de Acción Estratégicas que se desarrollan en este documento. Los **principios informadores** de la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 son plenamente aplicables al ámbito de la seguridad marítima, y deben orientar las líneas de acción que prevé esta Estrategia. Esos principios informadores son los siguientes:

1. Unidad de acción: supone la implicación, la coordinación y la armonización de todos los actores y recursos del Estado bajo la dirección del Presidente del Gobierno, así como la colaboración público-privada y la implicación de la sociedad en general. El enfoque integral de la seguridad, comprensivo de todas sus dimensiones, justifica este principio de acción y precisa, a su vez, de una gestión completa a través de un Sistema de Seguridad Nacional impulsado y liderado por el Presidente del Gobierno.

2. Anticipación y prevención: principios que han de orientar la acción del Estado a la detección y la reconducción de situaciones que pueden representar un potencial riesgo o amenaza para la Seguridad Nacional.

3. Eficiencia y sostenibilidad de recursos: responden a la priorización de los recursos y la optimización de su empleo, precisan el control y la evaluación de los resultados y orientan la organización administrativa.

4. Resiliencia o capacidad de resistencia y recuperación: principio relativo a la aptitud de los recursos humanos y materiales para afrontar con flexibilidad y fortaleza las situaciones de crisis y sobreponerse a ellas minimizando y absorbiendo sus consecuencias negativas.

Líneas de acción

En el marco de las cinco Líneas de Acción Estratégicas referidas y atendiendo a estos principios informadores, este capítulo define una serie de medidas concretas para la preservación de la Seguridad Nacional en el ámbito marítimo. A continuación se enuncian estas líneas de acción y las actuaciones que comportan.

LÍNEA DE ACCIÓN I

Adopción de un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima

Resulta particularmente relevante avanzar en las áreas del conocimiento del entorno marítimo, la cooperación en la parte operativa entre todas las Administraciones y el adecuado control de los accesos marítimos a las costas españolas.

El desarrollo de la dimensión marítima de la estructura orgánica para la gestión de crisis de Seguridad Nacional es igualmente un aspecto fundamental, que se aborda en el cuarto capítulo de esta Estrategia.

El conocimiento compartido del entorno marítimo mediante un proceso que favorezca la revisión de los acuerdos interdepartamentales actuales para mejorar los proto-

colos de intercambio de información marítima requiere la creación de un entorno de colaboración virtual que permita compartir la información necesaria en tiempo real para las agencias intervinientes ante situaciones concretas; la mejora de las herramientas para la fusión, correlación y análisis del entorno marítimo; y el fomento de la participación de los sectores público y privado españoles en proyectos relacionados con la seguridad marítima nacional en el seno de organizaciones internacionales.

La cooperación operativa entre los distintos departamentos de las Administraciones Públicas con responsabilidades en la seguridad y protección marítima nacional es esencial para mejorar la Seguridad Nacional. Sin menoscabo de los acuerdos interdepartamentales existentes, se considera que hay que explorar nuevas modalidades de cooperación, en especial en las áreas de interoperabilidad, vigilancia marítima, la presencia disuasoria y la elaboración de protocolos de actuación conjuntos para las situaciones en las que se requiera la actuación de dos o más organismos o instituciones.

Igualmente resulta importante el control de los accesos marítimos a las costas españolas, como así se refleja en la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 al identificarla como una línea de acción estratégica dentro del ámbito de actuación relativo a la ordenación de los flujos migratorios. Es particularmente relevante la cooperación amplia que se lleva a cabo en el marco de la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores (FRONTEX).

LÍNEA DE ACCIÓN 2

Adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles

La necesaria unidad de acción también supone avanzar en lograr una eficiencia basada en la racionalización amplia de los costes de las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en el medio marino.

Los medios humanos, técnicos y materiales para abordar las distintas dimensiones de la seguridad y protección marítima son numerosos. Distintos departamentos disponen para el ejercicio de sus competencias instalaciones, buques, aeronaves, centros de adiestramiento y formación muy diversos.

Los gastos de operación, mantenimiento y formación de este entramado diferenciado son notables, de donde se desprende la necesidad de estudiar los modos de incrementar la cooperación en estos ámbitos. De manera paralela, se analizarán las posibilidades técnicas de avanzar hacia una estandarización y homogeneización de los medios que deban adquirirse en el futuro, en sustitución de los actualmente operativos, cuando los requerimientos técnicos de dichos medios lo permitan.

En particular, se desarrollarán sistemas integrados de información que faciliten la toma de decisiones, se elaborarán inventarios de los medios y capacidades disponibles, se identificarán buenas prácticas y se incrementará la capacitación de los profesionales del medio.

LÍNEA DE ACCIÓN 3

Fomento de la cooperación internacional

La contribución de España al buen gobierno de los mares se materializa a través de su actuación en el ámbito internacional. La aplicación del principio de unidad de acción en el exterior requiere la imprescindible coordinación de todas las Administraciones Públicas con competencias en los distintos sectores de este ámbito.

La seguridad marítima es una responsabilidad compartida con la comunidad internacional. La actuación de España en este ámbito se enmarca dentro de los esfuerzos que llevan a cabo las NU (especialmente a través de la OMI) y la UE en este sector.

Con el fin de progresar en este ámbito es necesario continuar con el proceso de implementación nacional de la normativa internacional y europea en la materia; impulsar los acuerdos bilaterales y multilaterales con otros países para la mejora del buen gobierno de los mares, incluyendo tanto el intercambio de información marítima como las actividades operativas; e impulsar negociaciones con aquellos países con los que tenemos delimitaciones marítimas pendientes.

Por otro lado, las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo llevan a cabo actividades de fortalecimiento de capacidades marítimas en terceros países. Los fines de esas actividades pueden llegar a ser complementarios. La coordinación de todas ellas bajo el principio de unidad de acción o dirección para la concepción y la planificación de dichas actividades es un requisito fundamental para obtener una mayor eficiencia en la utilización de los recursos y una acción exterior más eficaz en este ámbito.



Figura 3: La Seguridad Marítima en la agenda internacional

LÍNEA DE ACCIÓN 4

Fomento de la colaboración con el sector privado

La interacción entre las Administraciones Públicas y el sector privado en todo lo relacionado con los asuntos del mar resulta indispensable. Esta relación ha de ser fluida y permanente más allá de situaciones puntuales, a fin de alcanzar los objetivos fijados en la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013 para el ámbito de la seguridad marítima.

La gran cantidad de actores privados con intereses en el entorno marítimo hacen que cualquier colaboración público-privada en materia de seguridad adquiera un valor añadido a la hora de arbitrar una respuesta. Además, esta colaboración resulta mucho más eficaz y eficiente si se proyecta sobre unos criterios de anticipación y prevención. En este sentido, cabe destacar el papel de los armadores, las empresas navieras, el sector del transporte marítimo y los pescadores.

La garantía de los intereses del sector marítimo nacional no puede materializarse de una manera anticipada, si no existe una concienciación previa sobre la importancia de desarrollar una cultura de seguridad marítima nacional que se traduzca en acciones prácticas y proactivas desde las esferas pública y privada. La colaboración estructurada, normalizada y fluida en ambos sentidos constituye un posibilitador básico para el logro de los objetivos previstos en esta Estrategia.

LÍNEA DE ACCIÓN 5

Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo

El carácter esencial de las TIC en el ámbito marítimo requiere que se establezcan actuaciones concretas en el marco de la ciberseguridad de manera que se contribuya a la mejora de los estándares de seguridad marítima nacional.

Es necesario fomentar un enfoque integral de la ciberseguridad basado en la evaluación de los riesgos y amenazas cibernéticos específicos para el ámbito marítimo, así como en la identificación de todos los activos críticos del sector.

Con el fin de limitar los efectos negativos de un ciberataque, se apoyarán actuaciones dirigidas al incremento de las capacidades de prevención, defensa, detección, explotación, análisis, recuperación y respuesta coordinada ante las ciberamenazas en el espacio marítimo.

Se añadirán aspectos de seguridad cibernética a las Redes de Telecomunicaciones y a los Sistemas de Información marítima, así como en el desarrollo y aplicación de tecnologías específicas, para reforzar las estructuras de seguridad, la capacidad de vigilancia, de prevención y de respuesta de dichos sistemas.

El intercambio de información, la cooperación y colaboración público-privada también en el entorno internacional, así como el desarrollo de estándares y mejores prácticas en ciberseguridad en el ámbito marítimo son también actuaciones de carácter prioritario.

Igualmente es necesario crear un marco de conocimientos específicos sobre la materia dirigido a los profesionales del ámbito marítimo, así como actuaciones de concienciación y sensibilización en este campo específico.

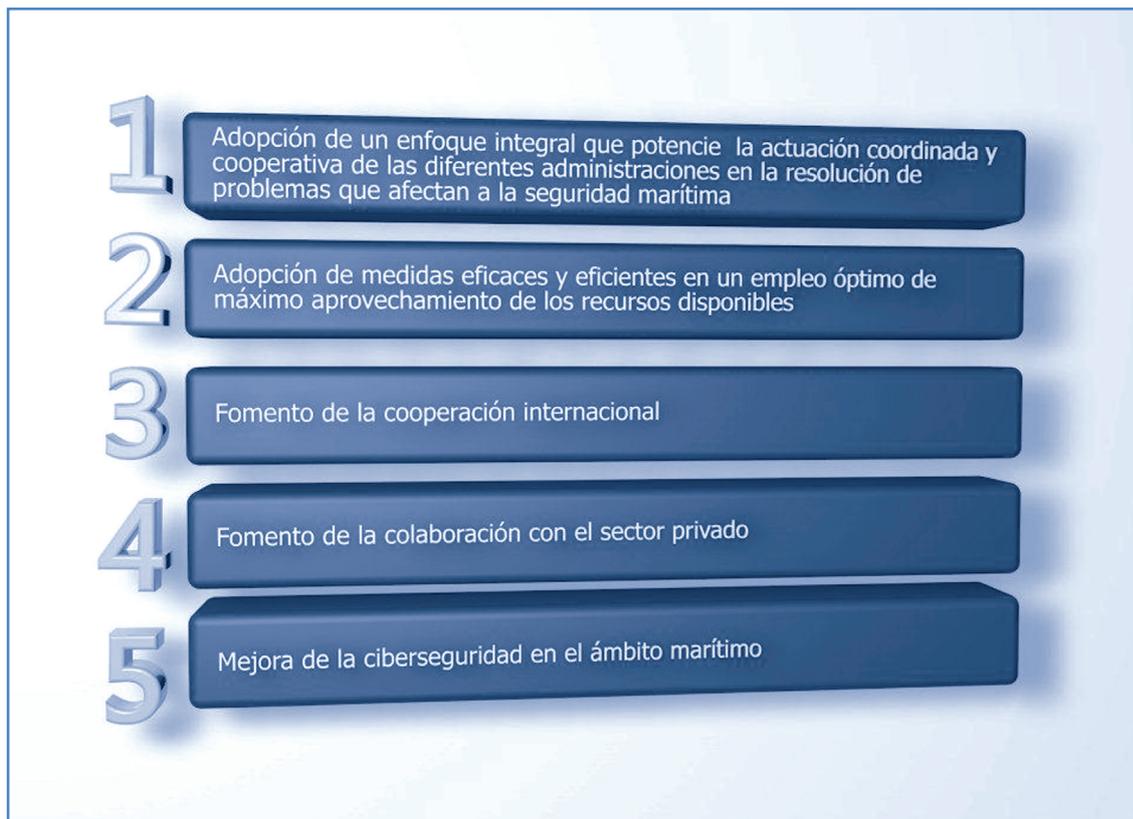


Figura 4: Líneas de acción

La seguridad marítima en el Sistema de Seguridad Nacional

Capítulo 4

**La seguridad marítima
en el Sistema
de Seguridad Nacional**

Capítulo 4

La seguridad marítima en el Sistema de Seguridad Nacional

La visión integral de la seguridad marítima plasmada en esta Estrategia, los riesgos y amenazas detectados que le afectan y los objetivos y líneas de acción trazados, para dar respuesta conjunta y adecuada a la preservación de la seguridad marítima bajo los principios que sustentan el Sistema de Seguridad Nacional, explican la necesidad de contar con una estructura orgánica precisa a estos efectos, que estará constituida por los siguientes componentes bajo la dirección del Presidente del Gobierno:

- A. el Consejo de Seguridad Nacional;
- B. el Comité Especializado de Seguridad Marítima;
- C. el Comité Especializado de Situación, único para el conjunto del Sistema de Seguridad Nacional.

ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

a) Consejo de Seguridad Nacional:

El Consejo de Seguridad Nacional configurado como Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional, asiste al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional.

b) Comité Especializado de Seguridad Marítima:

El Comité Especializado de Seguridad Marítima dará apoyo al Consejo de Seguridad Nacional para el cumplimiento de sus funciones y, en particular, en la asistencia al Presidente del Gobierno en la dirección y coordinación de la Política de Seguridad Nacional en el ámbito de la seguridad marítima. Además, reforzará las relaciones de coordinación, colabo-

ración y cooperación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias en el ámbito de la Seguridad Marítima así como entre los sectores público y privado, y facilitará la toma de decisiones del propio Consejo mediante el análisis, estudio y propuesta de iniciativas tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

La composición del Comité Especializado de Seguridad Marítima reflejará el espectro de los ámbitos de los departamentos, organismos y agencias de las Administraciones Públicas con competencias en materia de seguridad marítima, para coordinar aquellas actuaciones que se deban abordar de forma conjunta con el fin de elevar los niveles de seguridad.

En el Comité podrán participar otros actores relevantes del sector privado y especialistas cuya contribución se considere necesaria.

En el cumplimiento de sus funciones, el Comité Especializado de Seguridad Marítima será apoyado por el Departamento de Seguridad Nacional en su condición de Secretaría Técnica y órgano de trabajo permanente del Consejo de Seguridad Nacional.

c) Comité Especializado de Situación:

El Comité Especializado de Situación será convocado para llevar a cabo la gestión de las situaciones de crisis en el ámbito de la seguridad marítima que, atendiendo a la acentuada transversalidad o dimensión e impacto de sus efectos, produzcan el desbordamiento de los límites de capacidad de respuesta eficaz por parte de los mecanismos habituales previstos, siempre respetando las competencias asignadas a las distintas Administraciones Públicas y a los efectos de garantizar una respuesta inmediata y eficaz a través de un solo órgano de dirección político-estratégica de la crisis.

El Comité Especializado de Seguridad Marítima y el Comité Especializado de Situación actuarán de forma complementaria, cada uno en su ámbito de competencias, pero bajo la misma dirección estratégica y política del Consejo de Seguridad Nacional presidido por el Presidente del Gobierno.

El Comité Especializado de Situación será apoyado por el Centro de Situación del Departamento de Seguridad Nacional con el fin de garantizar su interconexión con los centros operativos implicados y dar una respuesta adecuada en situaciones de crisis, facilitando su seguimiento y control y la trasmisión de las decisiones.

Para el cumplimiento eficaz de sus funciones de apoyo al Comité Especializado de Situación, el Centro de Situación del Departamento de Seguridad Nacional podrá ser reforzado por personal especializado proveniente de los departamentos ministeriales u organismos competentes, los cuales conformarán la Célula de Coordinación específica en el ámbito de la Seguridad Marítima.

IMPLANTACIÓN

La puesta en marcha del Comité Especializado de Seguridad Marítima y del Comité Especializado de Situación, y la armonización de su funcionamiento con los órganos existentes, se realizará paulatinamente mediante la aprobación de las disposiciones normativas necesarias y el reajuste de las vigentes, con el objetivo de alcanzar el funcionamiento coordinado y eficiente de estos componentes del Sistema de Seguridad Nacional.



Figura 5: Estructura orgánica de la seguridad marítima nacional



www.lamoncloa.gob.es