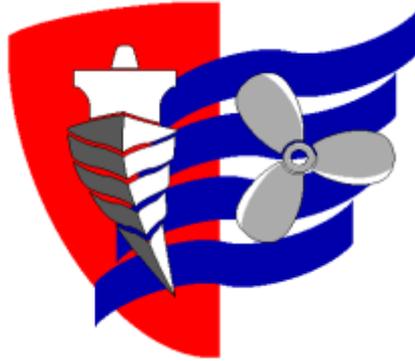


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



*Trabajo Fin de Grado*

**PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ESTRECHO  
DE GIBRALTAR**

---

**MARITIME SECURITY IN THE  
STRAIGHT OF GIBRALTAR**

Para acceder al Título de Grado en

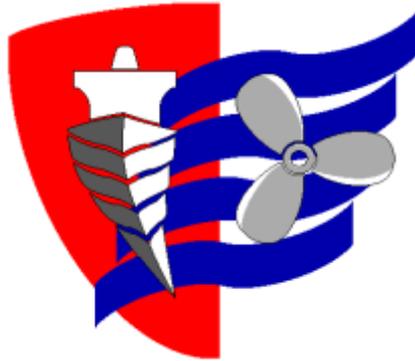
**INGENIERÍA NÁUTICA Y  
TRANSPORTE MARÍTIMO**

Autor: D. Enrique Alles Fernández  
Director: Dr. Ernesto Madariaga Domínguez  
Director: Dr. Sergio García Gómez

Julio – 2016

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



*Trabajo Fin de Grado*

**PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ESTRECHO  
DE GIBRALTAR**

---

**MARITIME SECURITY IN THE  
STRAIGHT OF GIBRALTAR**

Para acceder al Título de Grado en

**INGENIERÍA NÁUTICA Y  
TRANSPORTE MARÍTIMO**

Julio – 2016

Quiero expresar mi agradecimiento a las siguientes instituciones y personas que me han ayudado a que este Trabajo Fin de Grado, llegue a buen puerto:

A la Universidad de Cantabria, especialmente a la Escuela Técnica Superior de Náutica, por haberme dado la oportunidad de cursar este grado.

A mi directores, los profesores Dr. Ernesto Madariaga Domínguez y Dr. Sergio García Gómez, por su compromiso y paciencia durante el desarrollo de este Trabajo Fin de Grado. Gracias por sus siempre atentas y rápidas respuestas.

A mis compañeros de grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo, dispersos por el mundo, por hacer de todo el grupo una gran familia.

A mis amigos, que han sabido respetar durante este tiempo mis horas de aislamiento.

A mis padres y a mis hermanos, por quererme tan bien.

<b>RESUMEN</b> .....	7
<b>PALABRAS CLAVE</b> .....	7
<b>ABSTRACT</b> .....	7
<b>KEYWORDS</b> .....	7
<b>ABREVIATURAS EMPLEADAS</b> .....	9
<b>CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN</b> .....	12
1.1. INTRODUCCIÓN.....	13
<b>CAPÍTULO II: METODOLOGÍA</b> .....	17
2.1. METODOLOGÍA DE TRABAJO.....	18
2.2. OBJETIVOS FUNDAMENTALES.....	18
<b>CAPÍTULO III: ANTECEDENTES</b> .....	20
3.1. ACTORES Y NORMATIVA DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN... 21	
3.1.1. ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI).....	21
3.1.1.1. LOS CONVENIOS MÁS IMPORTANTES DE LA OMI.....	22
3.1.1.2. OTROS CONVENIOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA.....	22
3.2. LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ÁMBITO MILITAR.....	25
3.2.1. ESTRATEGIA DE DEFENSA DE ESPAÑA.....	26
3.2.1.1. DIPLOMACIA DE DEFENSA.....	27
3.2.1.2. ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE (OTAN).....	27
ESTRUCTURA POLÍTICA.....	28
3.2.1.3. POLÍTICA COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA DE LA UNION EUROPEA.....	33
3.2.1.4. ORGANIZACIÓN PARA LA SEGURIDAD Y COOPERACIÓN EN EUROPA (OSCE).....	34
3.2.2. ORGANIZACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS. 35	
3.2.2.1. ARMADA ESPAÑOLA.....	36
3.2.2.2. GUARDIA CIVIL.....	43
3.3. LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ÁMBITO CIVIL.....	47
3.3.1. DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (DGMM). 48	

3.3.1.1. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA. ....	49
3.3.1.2. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL. ....	50
3.3.1.3. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA. ....	50
3.3.2. CAPITANIAS. ....	51
3.3.3. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR). ....	52
3.3.3.1. COOPERACIÓN ENTRE SASEMAR Y CRUZ ROJA ESPAÑOLA (CRE). ....	55
3.4. ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD NACIONAL EN ESPAÑA. ....	55
3.4.1. CONSEJO DE SEGURIDAD NACIONAL. ....	56
3.4.2. COMITÉ ESPECIALIZADO DE SEGURIDAD MARÍTIMA. ....	56
3.4.3. COMITÉ ESPECIALIZADO DE SITUACIÓN. ....	57
3.5. ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD. ....	57
3.5.1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD NACIONAL (2013). ....	58
3.5.2. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EUROPEA (2003). ....	60
3.5.3. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD DE REINO UNIDO (2015). ....	61
3.5.3.1. BREXIT. ....	64
3.5.4. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD DE EE.UU. ....	65
3.6. LA VIGILANCIA DE LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EN LA UNIÓN EUROPEA. ....	67
3.6.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS. ....	67
3.6.2. OBJETIVOS. ....	67
3.6.3. RESULTADOS. ....	68
3.6.4. EL ACUERDO DE SCHENGEN SOBRE FRONTERAS EXTERIORES. ....	68
3.6.4.1. EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SCHENGEN (SIS). ....	69
3.6.4.2. EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE VISADOS (VIS). ....	70
3.6.5. FRONTEX. ....	71
3.6.6. EVOLUCIÓN DE LA GESTIÓN DE FRONTERAS EXTERIORES DE EUROPA. ....	72
3.6.7. PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO. ....	75
3.7. LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EN ESPAÑA. ....	75
3.7.1. EL SIVE Y LOS CENTROS DE VIGILANCIA MARÍTIMA DE COSTAS Y FRONTERAS. ....	76
3.8. EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA SEGURIDAD MARITIMA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL. ....	76
3.9. PLANIFICACION ESPACIAL. ....	78

3.9.1. ESCALA INTERNACIONAL.....	80
3.9.2. REGIONES COSTERAS.....	81
3.9.3. REGIONES Y SUBREGIONES.....	82
3.9.4. ESCALA NACIONAL.....	83
3.9.5. PUERTOS.....	84
3.9.6. ZONAS MILITARES.....	85
3.9.7. ESCALA NACIONAL-REGIONAL.....	86
3.9.8. SUBDIVISIÓN ESTRECHO.....	87
3.9.9. ESCALA SUB-REGIONAL.....	89
3.9.10. ESCALA LOCAL.....	90
3.10. PROBLEMÁTICA CON LA PLANIFICACION ESPACIAL.....	94
3.10.1. PUNTOS DE SOBERANÍA CONTROVERTIDA O DISCUTIDA Y LA DEFINICIÓN DE LAS FRONTERAS MARINAS.....	95
3.10.2. ISLA DE PEREJIL.....	95
3.10.2. LA CIUDAD ESPAÑOLA DE CEUTA.....	96
3.10.3. LA COLONIA BRITÁNICA DE GIBRALTAR.....	96
3.10.3. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE NAVEGACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.....	97
3.11. IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR.....	98
3.12. RIESGOS Y AMENAZAS.....	103
3.12.1. AMENAZAS DE ACTUACIONES VIOLENTAS.....	103
3.12.1.1. INTERVENCIÓN EN CONFLICTOS ARMADOS.....	104
3.12.1.2. TERRORISMO.....	104
3.12.1.3. PROLIFERACIÓN DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA.....	107
3.12.2. AMENAZAS DE ACTUACIONES NO VIOLENTAS.....	108
3.12.2.1. NARCOTRÁFICO.....	108
3.12.2.2. ATAQUES CIBERNÉTICOS.....	109
3.12.2.3. INMIGRACIÓN ILEGAL.....	110
3.12.2.4. EXPOLIO O DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO.....	114
3.13. VULNERABILIDADES EN LA PROTECCION MARITIMA.....	116
3.13.1. LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS Y AMENAZAS COMO PROBLEMA.....	116
3.13.2. EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN COMO PROBLEMA.....	117
3.13.3. DIMENSIÓN INTERNACIONAL DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA.....	117
3.14. ANÁLISIS DEL TRABAJO DE ESPAÑA EN MATERIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA.....	118

3.14.1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARITIMA NACIONAL. ....	118
3.15. RESPUESTAS A LOS DESAFÍOS EN SEGURIDAD Y PROTECCION MARÍTIMA. ....	122
3.15.1. COORDINACIÓN INTERNACIONAL. ....	122
3.15.2. LA COORDINACIÓN DE OPERACIONES. ....	124
3.15.3. EL CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN MARÍTIMA. ....	125
<b>CAPITULO 4: MEJORA DE LA PROTECCION MARITIMA EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. ....</b>	<b>127</b>
4.1. OPINIÓN PERSONAL DE LA SITUACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR. ....	128
<b>CONCLUSIONES. ....</b>	<b>132</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA. ....</b>	<b>136</b>
<b>RESPONSABILIDAD DEL TRABAJO. ....</b>	<b>145</b>

## **RESUMEN:**

Este trabajo explica el concepto relativo a la protección marítima a nivel nacional, europeo e internacional. Se describen los actores y normativa actuales, tanto en el ámbito militar como en el ámbito civil. Se expone la estrategia de Seguridad de Europa y de España, atendiendo a las capacidades de las que dispone la Administración. Se analiza el trabajo realizado por Europa en la gestión de las fronteras y el papel de España en la Seguridad del Mediterráneo. Se exponen los riesgos y amenazas en el ámbito marítimo y las vulnerabilidades existentes. Se termina por dar conclusiones del trabajo realizado por España en materia de protección marítima en un punto clave como es el Estrecho de Gibraltar.

## **PALABRAS CLAVE:**

Protección marítima, vulnerabilidad, estrategia de seguridad, terrorismo, narcotráfico, inmigración, planificación espacial.

## **ABSTRACT:**

This paper explains the concept concerning maritime security at national, European and international level. Actors and current regulations, both in the military and in civil matters are described. Security strategy in Europe and Spain is exposed, considering the available capacities of the administration. The work done by Europe in border management and the role of Spain in the Mediterranean Security is analyzed. The risks and threats in the maritime field and existing vulnerabilities are exposed. You end up giving conclusions of the work done by Spain in the field of maritime security is a key point as the Strait of Gibraltar.

## **KEYWORDS:**

Maritime security, vulnerability, strategy of security, terrorism, drug trafficking, immigration, spatial planning.



## **ABREVIATURAS EMPLEADAS.**

**ADIF:** Asociación de Infraestructuras Ferroviarias.

**AENA:** Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

**BAM:** Buque de Acción Marítima

**CICO:** Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado.

**CITCO:** Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado.

**CNCA:** Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista.

**CNCNS:** Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

**CNI:** Centro Nacional de Inteligencia.

**COLREG:** Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.

**COVAM:** Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

**CRE:** Cruz Roja Española.

**CSN:** Comité de Seguridad Nacional.

**DGMM:** Dirección General de la Marina Mercante.

**EE.MM:** Estados Miembros.

**EE.UU:** Estados Unidos.

**EMA:** Estado Mayor de la Armada.

**EMSA:** Agencia Europea de Seguridad Marítima.

**ESN:** Estrategia de Seguridad Nacional

**EUROSUR:** Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras.

**FAL:** Comité de Facilitación.

**FAM:** Fuerza de Acción Marítima.

**FAS:** Fuerzas Armadas de España

**FRONTEX:** Agencia Europea de Fronteras Exteriores.

**GEAS:** Grupo de Especialistas en Actividades Subacuáticas.

**GICNT:** Iniciativa Global Contra el Terrorismo Nuclear.

**IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**INDNR:** Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada.

**ISP:** Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación.

**LBN:** Línea Base Normal.

**LBR:** Línea Base Recta.

**LEG:** Comité Jurídico.

**LPEEM:** Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

**MARPOL:** Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

**MSC:** Comité de Seguridad Marítima.

**MVSM:** Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima.

**NAC:** Consejo del Atlántico Norte.

**NSS:** National Security Strategy.

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**OMI:** Organización Marítima Internacional.

**ONU:** Organización de Naciones Unidas.

**OSCE:** Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa.

**OTAN:** Organización del Tratado del Atlántico Norte.

**PBIP:** Protección de buques e instalaciones portuarias.

**PCSD:** Política Común de Seguridad y Defensa.

**PESC:** Política Exterior de Seguridad Común.

**PPB:** Plan de Protección del Buque.

**PPC:** Política Pesquera Común.

**PPIP:** Plan de Protección de Instalaciones Portuarias.

**RTP:** Programa de Registro de Viajeros.

**RU:** Reino Unido.

**SACEUR:** Comandante Supremo Aliado en Europa.

**SACLANT:** Comandante Supremo Aliado en el Atlántico.

**SACT:** Comandante Supremo Aliado de Transformación.

**SAR:** Búsqueda y rescate marítimo.

**SASEMAR:** Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

**SDSR:** Revisión Estratégica de Seguridad Nacional.

**SES:** Sistema de Entrada y Salida.

**SIS:** Sistema de información Schengen.

**SIVE:** Sistema Integrado de Vigilancia Exterior.

**SOLAS:** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar.

**STCW:** Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar.

**SUA:** Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.

**TFUE:** Tratado de Funcionamiento de la UE.

**TIC:** Tecnologías de Información y Comunicación.

**UAS:** Unidad de Actividades Subacuáticas.

**UE:** Unión Europea.

**UNCLOS:** Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

**VIS:** Sistema de Información de Visados.

## **CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.**

## **1.1. INTRODUCCIÓN.**

Este es un trabajo de investigación académica, una recopilación de información con el objetivo de analizar el trabajo realizado por España en materia de Seguridad y Protección marítima. Mediante la lectura de las Estrategias de Seguridad y Defensa, se investigan los riesgos, amenazas y vulnerabilidades del Sistema de Defensa de España, siempre dentro del marco Europeo, conscientes de que lo que se dicta en Bruselas, es de obligado cumplimiento en nuestro país.

En el Capítulo 2 se expone la metodología en la que he basado mi trabajo y se exponen los objetivos del mismo.

El Capítulo 3 define como máximo organismo en el mundo marítimo a la OMI para a continuación dar un listado de los principales Convenios de la Organización relativos a la Seguridad y Protección. Se definen los actores y normativa actuales de España en este campo, a la vez que se hace un análisis del trabajo realizado por la Administración. Se hace una diferenciación, porque así lo exige la actual legislación española, del ámbito militar y del ámbito civil. Dentro de las capacidades militares se define la Estrategia de Defensa de España y la diplomacia de Defensa. Se describe la estructura política de la OTAN, además de la actuación realizada por los países miembros. Para conseguir una Unión Europea más segura se toman como elementos indispensables; la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea (PCSD) y la Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa (OSCE). Se define el organigrama de las Fuerzas Armadas Españolas, las cuales engloban a la Armada, organismo de Defensa en las aguas españolas. Además de pertenecer también a las FAE la Guardia Civil. Se analiza el trabajo realizado por todos estos Organismos y la distribución territorial existente en España.

Por otro lado, se define la Seguridad y Protección marítima en el ámbito civil. Atendiendo la normativa vigente, se define a la Dirección General de la Marina Mercante como el máximo responsable de la Marina Civil y sus correspondientes Subdirecciones especializadas en diferentes

áreas. Las capitanías son el Organismo de control periférico bajo el ordenamiento de la DGMM. Sasemar es un elemento vital a la hora de la Protección Marítima, y cobra aun mayor importancia en un lugar como el Estrecho de Gibraltar, donde la inmigración ilegal por vía marítima ocurre de manera ininterrumpida. Se define la estructura y organización de Sasemar y su cooperación con la Cruz Roja.

Se expone la Organización de la Seguridad Nacional de España, definiendo el recién creado Consejo de Seguridad Nacional, el Comité Especializado de Seguridad Marítima y el Comité Especializado de Situación.

Siguiendo con esta visión general de la Seguridad y Protección, en el apartado 5 del Capítulo 3 se hace un resumen de las Estrategias de Seguridad editadas por los Gobiernos de España, de Reino Unido, de Estados Unidos y de Europa.

Una vez descritos los actores y la normativa, se continúa por hablar de la vigilancia de las fronteras marítimas en la UE, los fundamentos jurídicos de la gestión fronteriza, los objetivos que se persiguen por los Estados Miembros y el papel que juega en todo esto el Parlamento Europeo.

Entendiendo que España, como miembro de la UE, rige su gestión de fronteras en la normativa que nos viene desde Bruselas. Nuestro país es clave por su situación geográfica y por la dimensión de su flota, y por nuestra experiencia en los riesgos y amenazas que ahora Europa considera de todos. Son numerosas las Operaciones, los estudios y las propuestas que se vienen realizando desde Europa en materia de Seguridad y Protección Marítima, y el papel de España en el Mediterráneo parece que cada vez será mayor. El Mediterráneo se encuentra ahora mismo lejos de conseguir un estado idílico de Seguridad. La inmigración y los refugiados tienen su foco en la diferencia de oportunidades que hay a un lado y al otro de este Mar y es importante que España siga siendo uno de los principales “guardianes” del Mediterráneo.

El apartado 9 del Capítulo 3 expone la planificación espacial a nivel internacional, nacional y regional para clarificar las zonas de actuación de las autoridades. Para después explicar la problemática existente en la zona del Estrecho de Gibraltar, lugar en el que históricamente se han producido disputas entre Reino Unido, España y Marruecos por las aguas, porque cada uno las toma como suyas sin atender a la legislación del otro. Se habla de los puntos de soberanía controvertidos en el Estrecho, la Isla de Perejil, Ceuta, y la Colonia Británica de Gibraltar.

El Estrecho por razones estratégicas, tanto comerciales como de seguridad adquiere una importancia vital para España, cualquier acontecimiento en un lugar que ve pasar 300.000 barcos al año y donde se encuentra uno de los principales puertos de España, sería catastrófico. Es la frontera más desigual del planeta lo cual hace que proliferen los actos delictivos tales como la trata de personas y el narcotráfico. España trata de contrarrestar estas actuaciones aumentando sus capacidades en materia de Seguridad, y toda protección es poca cuando es conocida la intención del terrorismo internacional de atacar este choke point. Dentro de los riesgos y amenazas se diferencian entre aquellas que conllevan actuaciones violentas y aquellas que no. A esta última pertenecen el narcotráfico, los ataques cibernéticos, la inmigración ilegal y el expolio o destrucción del patrimonio cultural subacuático. Se tratan más desde el ámbito militar aquellas que implican el uso de la violencia tales como el terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva.

Ya entendiendo de manera amplia todos los aspectos de la Seguridad de Protección marítima se termina por exponer las principales vulnerabilidades de España que son la coordinación internacional, la coordinación de operaciones y el conocimiento de la situación marítima.

Después de recopilar toda la información y de determinar la actual situación de la Seguridad y las capacidades clave para un futuro próximo, para finalizar, expongo mis propias conclusiones.



## **CAPÍTULO II: METODOLOGÍA.**

## **2.1. METODOLOGÍA DE TRABAJO.**

El presente trabajo se ha realizado indagando en las Estrategias de Seguridad realizadas por el Gobierno de España en el marco de la Política de Seguridad Europea.

Se definen los actores y normativa existente en la actualidad de España, describiendo las leyes, resoluciones y organismos competentes en las diferentes áreas de aplicación.

Me he apoyado en la lectura de artículos de opinión realizados por expertos en materia de Seguridad y Protección Marítima, en las resoluciones de los Consejos Europeos y del Gobierno de España, en noticias, entrevistas y en mi propia experiencia al realizar las prácticas en un ferry que cruzaba el Estrecho de Gibraltar.

## **2.2. OBJETIVOS FUNDAMENTALES.**

Los objetivos son la declaración de intenciones que tiene España respecto a la Seguridad y Protección Marítima. Clarificar la actual normativa que hay al respecto, y definir quién es quién en la Seguridad y Defensa del mundo actual.

Una vez definidas las intenciones de España, se hace una comparativa con otras Estrategias de Seguridad de países que en términos de Seguridad están más avanzados que nosotros, como son EEUU y RU.

El siguiente objetivo es plantear los riesgos y vulnerabilidades existentes en el ámbito marítimo con respecto a la Protección, para luego exponer las líneas de acción, y las capacidades clave que tiene España, dentro del marco competencial de Europa para contrarrestar esas amenazas.

Como lugar de estudio de todo lo anterior, tomamos el Estrecho de Gibraltar. El objetivo es crear una visión de la problemática, tanto jurídica

como en relación a los riesgos y amenazas, que nos encontramos en un lugar tan importante para la Seguridad de nuestro país.

Exponer las orientaciones que se dan desde Bruselas en términos de planificación espacial, instrumentos y dotación de las Administraciones.

Terminar por exponer mis propias conclusiones del trabajo realizado hasta ahora y de las líneas de acción futuras de Europa y España en materia de Seguridad, Protección y Defensa.

**CAPÍTULO III: ANTECEDENTES.**

### **3.1. ACTORES Y NORMATIVA DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN.**

Dentro de la seguridad y protección marítima son muchos los acuerdos y convenios en donde se definen los derechos y responsabilidad desde cada organismo. Todos estos convenios y protocolos están bajo la supervisión de la OMI, que es el organismo internacional encargado de la seguridad y protección marítima. Los actores que desempeñan las diferentes acciones dependen de cada nación. En España todavía sigue habiendo una diferenciación entre el ámbito militar y el ámbito civil en términos de seguridad y protección marítima y contamos con una normativa que va desde el marco más amplio, con tratados internacionales hasta las comunidades autónomas las cuales tienen sus propias competencias. En este capítulo se analizan los actores y la normativa vigente en materia de seguridad y protección marítima.

#### **3.1.1. ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL (OMI).**

La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina. Recientes iniciativas de la OMI han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL). Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido.

Toda actividad marítima civil está regulada por los 168 países que constituyen la OMI, estableciendo normas básicas para que los buques mercantes de tonelaje mayor de 500 GT efectúen su navegación de forma “segura” y aunque los buques mercantes menores de 500 GT se encuentran al margen de estas normas dictadas por la OMI, en la mayoría de países se ha ampliado la normativa también a este tipo de barcos. Y, en relación con los buques de pesca, han aprovechado la ocasión para extenderla también a éstos, es decir, a lo que en conjunto se denomina la “marina civil”.

Los instrumentos dictados por la OMI que abarcan, en términos

generales, todo lo anterior, suman actualmente 31 Convenios Internacionales en vigor (con sus respectivos Protocolos y Enmiendas posteriores), además de otros ya aprobados pero pendientes de ratificación. La OMI elabora estas reglas y orientaciones a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC), con aportes del Comité de Facilitación (FAL) y el comité jurídico (LEG).

#### **3.1.1.1. LOS CONVENIOS MÁS IMPORTANTES DE LA OMI.**

Los Convenios más importantes dentro de la OMI son estos tres:

Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL).

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010.

#### **3.1.1.2. OTROS CONVENIOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA.**

Dentro de la OMI los convenios que tratan aspectos de la seguridad y protección marítima son los siguientes:

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979 (SAR).

Convenio para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional, de 1965 (FAL).

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, de

1972 (COLREG).

Código para el Transporte Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA).

Todos estos convenios tratan de normalizar las actuaciones en términos tanto de seguridad como de protección marítima, este trabajo se centra en la segunda cuestión.

La protección marítima (security) como un instrumento para la consecución de un nivel adecuado de prevención ante las amenazas de actuaciones ilícitas en mares y océanos ha surgido en los últimos años, como consecuencia de una alarma internacional ante la proliferación de actividades criminales con proyección internacional (tráfico de seres humanos, terrorismo, narcotráfico...).

Como consecuencia de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y en Washington, la OMI, a través de una de sus unidades de actuación, concretamente su Comité de Seguridad Marítima, acordó modificar el Convenio SOLAS, de modo que este Convenio ya contempla, por primera vez en su historia, un conjunto de medidas para proteger a los buques contra amenazas, actos hostiles o atentados terroristas.

La modificación del SOLAS se sintetizó en lo siguiente:

El Convenio había exigido desde el principio que todos los buques mercantes dispusieran de un número propio y permanente, denominado "Número OMI".

Todos los buques deberán disponer de un documento, denominado

“Registro Sinóptico Continuo”, expedido por el Estado de bandera de cada buque.

Se aprueba la entrada en vigor del denominado “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP)”, un código adoptado para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas. También define funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional, garantiza la recopilación e intercambio de información, ofrece una metodología para efectuar evaluaciones de la protección y garantiza la confianza de que se cuenta con las medidas de protección adecuadas.

Los Gobiernos deben determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias, en función de la información disponible. Existen tres niveles de protección:

Nivel 1 (Normal): Es el nivel en el que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.

Nivel 2 (Reforzado): Se aplicará si hay un incremento del riesgo.

Nivel 3 (Excepcional): Se establece durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

De acuerdo con las prescripciones del Código PBIP, los buques llevarán a bordo un Plan de Protección del Buque o (PPB) que deberá ser aprobado por la Administración, y operar de acuerdo a él. El plan debe indicar las medidas de protección que se deben de tomar en el buque para poder funcionar de manera permanente en el nivel 1 de protección y, las adicionales que sean necesarias para pasar y operar en los niveles 2 o 3 cuando se requiera.

El Plan contendrá las medidas para evitar la introducción de armas,

explosivos, etc., el acceso no autorizado al buque y a zonas restringidas del mismo. De la misma forma se establecen los procedimientos para evaluar las amenazas, verificar las tareas de protección, informar de los sucesos, formar a las personas que intervienen en la prevención, realizar ejercicios y prácticas, así como responder a las instrucciones que den los gobiernos para el nivel 3 de protección.

Cada instalación portuaria también debe elaborar y mantener un Plan de Protección de la Instalación Portuaria o PPIP, basándose en una evaluación y que comprenderá los tres niveles de protección, que tendrá que ser aprobado por el gobierno, estar redactado en el idioma de trabajo de la instalación y contener, como mínimo, las medidas para evitar que se introduzcan en la instalación portuaria o en los buques armas, sustancias peligrosas para las personas, buque o puerto, o cuyo transporte no esté autorizado, prevenir accesos no autorizados a la instalación, buques o zonas restringidas, garantizar la protección de la carga y equipos para la manipulación de la misma.

Esta normativa marca un antes y un después en la protección marítima.

### **3.2. LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ÁMBITO MILITAR.**

Los conceptos de seguridad, protección y defensa están íntimamente vinculados con la obligación del Estado de garantizar a los ciudadanos el pleno ejercicio de los derechos y libertades públicas reconocidas en la Constitución y en la Carta de las Naciones Unidas de 1945, todo ello en el marco de la legalidad internacional.

La Constitución y la Ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional, establecen el marco competencial al respecto y definen las líneas maestras de la organización militar. En relación con la Fuerzas Armadas, la Constitución resalta su importancia, al asignarles la misión de garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el

ordenamiento constitucional.

El Rey de España, D. Felipe VI, además de ejercer la Jefatura del Estado, ostenta el Mando supremo de las Fuerzas Armadas y, previa autorización de las Cortes Generales, tiene la potestad para declarar la guerra y hacer la paz.

El Presidente del Gobierno tiene la responsabilidad de dirigir la política de defensa y determinar los grandes objetivos estratégicos, de la gestión de las situaciones de crisis que afecten a la defensa así como de la dirección estratégica de las operaciones militares en caso de uso de la fuerza. Dentro del Gobierno, el ministro de Defensa desarrolla y ejecuta la política de defensa. Asiste al Presidente del Gobierno en la dirección estratégica de las operaciones militares y dirige la actuación de las Fuerzas Armadas bajo la autoridad del Presidente del Gobierno.

Corresponde al Jefe de Estado Mayor de la Defensa la función de asesoramiento militar al Presidente del Gobierno y al Ministro de Defensa, a los que auxiliará en la dirección estratégica de las operaciones militares. Ejerce el mando de la estructura operativa de las Fuerzas armadas, y la conducción estratégica de las operaciones militares.

Finalmente, reside en las Cortes Generales la potestad para tratar los temas relativos a las líneas generales de la defensa y los planes de modernización, así como para conceder la autorización para la firma de tratados o convenios internacionales de carácter militar.

### **3.2.1. ESTRATEGIA DE DEFENSA DE ESPAÑA.**

Según el (Gobierno de España 2013) los fines y objetivos en materia de defensa son los descritos a continuación, que están en concordancia con el resto de los países desarrollados. España comparte con sus socios y aliados la idea de que los retos y amenazas, a los que se enfrenta, deben solucionarse desde una perspectiva multilateral integradora. Por ello se ha

incrementado la actividad internacional a través de dos ámbitos diferenciados: la Diplomacia de Defensa, que refuerza la cooperación bilateral, y la participación en Organismos Internacionales.

#### **3.2.1.1. DIPLOMACIA DE DEFENSA.**

La política de defensa española recoge un Plan de Diplomacia de Defensa (PDD 2011) en el que se establecen los principios, fines, prioridades y objetivos que conforman el esfuerzo en este ámbito. Dentro de él y con carácter anual, se elabora y revisa un Plan Bienal de Diplomacia de Defensa, que orienta las actividades a realizar para los próximos dos años.

Para alcanzar sus fines, la diplomacia de defensa utiliza una combinación de diversos instrumentos cuyo peso varía en función del fin y área de actuación. Entre ellos cabe destacar los acuerdos de cooperación, reuniones bilaterales, intercambios, reforma del sector seguridad, fortalecimiento de capacidades, enseñanza y formación, ejercicios, y cooperación industrial y tecnológica.

La posición de España en el concierto internacional en base a lo expuesto orienta su actuación preferentemente hacia unos ámbitos geoestratégicos considerados prioritarios por razones geográficas, históricas, culturales, económicas o de otra naturaleza. Entre los actores internacionales relevantes en la lucha contra los riesgos y amenazas globales, los Estados Unidos de América desempeñan un papel fundamental, por lo que España continúa en su esfuerzo por mantener una sólida relación bilateral, contribuyendo al fortalecimiento del vínculo transatlántico.

#### **3.2.1.2. ORGANIZACIÓN DEL TRATADO DEL ATLANTICO NORTE (OTAN).**

El 30 de mayo de 1982, España se convirtió en el miembro número dieciséis de la Organización del Tratado del Atlántico Norte. La OTAN es una alianza militar intergubernamental basada en el Tratado del Atlántico Norte o

Tratado de Washington firmado el 4 de abril de 1949. La organización constituye un sistema de defensa colectiva, en la cual los Estados miembros acuerdan defender a cualquiera de sus miembros si son atacados por una facción externa.

**Ilustración 1:** Relación de países miembros de la OTAN.



**Fuente:** OTAN.

## ESTRUCTURA POLÍTICA.

### Secretario General.

El Secretario General de la Organización del Tratado del Atlántico Norte es el presidente del Consejo del Atlántico Norte, el más alto representante de la dirección política de la OTAN.

### Consejo del atlántico norte.

La OTAN está gobernada por sus 28 estados miembros, sin embargo, el Tratado del Atlántico Norte y otros acuerdos describen cómo se deben tomar las decisiones que surgen dentro de la OTAN. Cada uno de los 28 miembros envía una delegación a la sede de la OTAN en Bruselas, Bélgica. El alto miembro permanente de cada delegación se conoce como el Representante Permanente, que generalmente es un alto funcionario o embajador con experiencia. Los miembros permanentes forman el Consejo del Atlántico Norte (NAC), un organismo que se reúne al menos una vez por

semana y tiene la autoridad de gobierno efectivo y el poder de decisión en la OTAN. Las decisiones más importantes se toman en reuniones compuestas por los Ministros de Asuntos Exteriores, los Ministros de Defensa o los Jefes de Estado o de Gobierno.

Las reuniones del Consejo del Atlántico Norte son presididas por el Secretario General de la OTAN. Todas las decisiones se toman de forma unánime y de común acuerdo. No hay ninguna votación o decisión por mayoría. Cada nación representada en la mesa del Consejo o en cualquiera de sus comités subordinados conserva la completa soberanía y la responsabilidad de sus propias decisiones.

#### Asamblea Parlamentaria de la OTAN.

La Asamblea Parlamentaria de la OTAN establece numerosos objetivos estratégicos de la OTAN. Se reúne en la Sesión Anual, y es el órgano que interactúa directamente con las estructuras parlamentarias de los gobiernos nacionales de los estados miembros a través de sus miembros permanentes o embajadores ante la OTAN. La Asamblea Parlamentaria de la OTAN se compone de los legisladores de los países miembros de la Alianza del Atlántico Norte, así como trece miembros asociados. Tienen como objetivo discutir las políticas de seguridad en el Consejo de la OTAN.

La Asamblea es el órgano de integración política de la OTAN que elabora la agenda política del Consejo de la OTAN a través de informes de sus cinco comités:

Comité sobre la Dimensión Civil de la Seguridad.

Comité de Seguridad y Defensa.

Comisión de Economía y Seguridad.

Comisión política.

Comité de Ciencia y Tecnología.

## ESTRUCTURA MILITAR.

### Comité Militar.

La estructura militar de la OTAN es dirigida por el Comité Militar, que a su vez se encuentra bajo la autoridad del Consejo del Atlántico Norte. El Comité se encarga de asesorar a la Alianza en materia militar, pudiéndose reunir para ello los Jefes de Estado Mayor, siendo lo más común la reunión a nivel de Representantes Militares.

El Comité, cumpliendo su objetivo de asesorar en materia militar, da directrices a los tres Comandos Estratégicos de la organización: el Comandante Supremo Aliado de Transformación (SACT), el Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR) y el Comandante Supremo Aliado en el Atlántico (SACLANT) Comandante Supremo Aliado en Europa.

### Comandos regionales.

La zona Atlántica la componen cinco mandos regionales: el de la zona occidental atlántica (RC West), en Norfolk, el de la zona oriental (RC East) en Northwood (Reino Unido); el de la suroriental (RC Southeast), en Oeiras (Lisboa, Portugal); el STRIKFLTLANT, situado en Norfolk (Estados Unidos), de fuerzas navales, y el SUBACLANT, de fuerzas submarinas, con base en Northwood. La zona Europea consta de dos mandos regionales, uno en el Norte (RC North), que controla el norte y centro de Europa, y se encuentra ubicado en Brunssum (Holanda) y otro en el sur (RC SOUTH), que controla el sur, incluido todo el Mediterráneo, con base en Nápoles (Italia).

La zona sur de Europa, bajo dirección del Mando regional del Sur, ubicado en Nápoles (Italia), tiene cuatro cuarteles generales subregionales, también divididos por zonas: suroeste (Madrid, España), sur (Verona, Italia), sur-centro (Larissa, Grecia) y sur-este (Esmirna, Turquía). Además cuenta con dos mandos componentes, uno de fuerzas aéreas y otro naval, ambos con base en Nápoles. Los mandos componentes se encargan de la coordinación de las operaciones aéreas y navales con los mandos subregionales de su zona.

## LA OTAN EN ESPAÑA

El referéndum del 12 de marzo de 1986 mostró el respaldo de los ciudadanos a esta propuesta con el 52,54 por ciento de los votos a favor. A partir de ese momento, España inició su participación en todos los comités, grupos de trabajo, agencias, presupuestos y planeamiento de la defensa de la OTAN.

La modalidad de la participación española quedó definida mediante la firma de seis Acuerdos de Coordinación entre las autoridades militares españolas (JEMAD) y las de la OTAN. En ellos se regulaba la asignación de fuerzas españolas a misiones específicas de la OTAN acordadas en cada caso.

Por otro lado, y en régimen de reciprocidad, las fuerzas de la OTAN en territorio español serían coordinadas por el JEMAD español.

Las seis áreas básicas de coordinación entre los mandos principales de la OTAN y el JEMAD español, acordadas en la primera mitad de la década de los 90, fueron las siguientes: preservar la integridad del territorio español; defensa aérea de España y sus áreas adyacentes; defensa y control del Estrecho de Gibraltar y sus accesos; operaciones navales y aéreas en el Atlántico oriental; operaciones navales y aéreas en el Mediterráneo occidental; y provisión de territorio e instalaciones para recepción y tránsito de refuerzos y apoyo logístico, aéreo y marítimo.

A partir de entonces, se produjo la incorporación progresiva de generales, oficiales y suboficiales españoles al resto de cuarteles generales de la estructura de mandos de la OTAN.

El Nuevo Concepto Estratégico reforzó el papel de la OTAN en la gestión de crisis, en sinergia con otros actores internacionales

## OPERACIONES DE LA OTAN EN LAS QUE ESPAÑA PARTICIPA

Actualmente, las Fuerzas Armadas españolas mantienen su presencia en dos operaciones aliadas:

### Operación *OceanShield*.

La Operación 'OceanShield' es la contribución de la OTAN en la lucha contra la piratería en el golfo de Adén y el Cuerno de África. La OTAN ha proporcionado protección a buques y ha impedido y desbaratado ataques piratas en la zona desde 2.008, ayudando a aumentar el nivel general de seguridad en la región.

### Operación *Active Endeavour* (OAE).

Es una operación naval de la OTAN contra el terrorismo que se ejecuta desde el 2001 en todo el Mediterráneo y representa la primera respuesta de la Alianza Atlántica en caso de que algún riesgo se materialice en amenaza. Se trata de la única operación de defensa colectiva en el marco del artículo 5 de la OTAN, invocado por EE UU, en respuesta a los ataques del 11-S. El centro de operaciones Aliado es el Cuartel General del Mando del Componente Marítimo de Nápoles.

La contribución española se materializa año por año, comprometiendo medios navales de la Armada y aviones del Ejército del Aire, que se ofrecen como aportación nacional a la Operación en las Conferencias de Generación de Fuerzas

España participa también en el sistema de Defensa Antimisiles de la OTAN, acordado en la Cumbre de Lisboa de 2010, con la finalidad de cubrir la defensa del territorio, de las poblaciones y de las fuerzas de la Alianza en Europa. Con esta iniciativa aliada se podrán llevar a cabo misiones de vigilancia y seguridad en aguas internacionales, particularmente en el Mediterráneo, lo que proporcionará un escudo defensivo global frente a amenazas de misiles balísticos que puedan poner en peligro nuestra seguridad.

Muestra del compromiso de España es su aportación financiera a la

misma (séptimo contribuyente), la puesta a disposición de la Alianza de medios y capacidades, y la participación en las operaciones que la organización desarrolla. España combina su actuación en la OTAN con la participación activa en la Política Común de Seguridad y Defensa en el seno de la Unión Europea. El propio Tratado de Lisboa de la UE subraya que la OTAN sigue siendo -para los Estados de la Unión que son miembros de la misma- el fundamento de su defensa colectiva. La Alianza del Siglo XXI sigue siendo uno de los pilares de la estructura de seguridad de España y Europa.

### **3.2.1.3. POLÍTICA COMÚN DE SEGURIDAD Y DEFENSA DE LA UNIÓN EUROPEA.**

Es la actuación planificada en el seno del Consejo, así como su diseño estratégico, que la Unión Europea despliega de manera autónoma en el ámbito militar y de la defensa. La PCSD forma parte de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC), en cuya estructura jurídica, administrativa, estratégica y política se integra. Asume sus mismos principios y objetivos (aplicados al terreno político específico de la defensa), y se sitúa bajo la misma autoridad jerárquica y operativa superior, la del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad.

España, como miembro de la Unión Europea, es una de las naciones que más activamente contribuye a convertir Europa en un actor cada vez más relevante en el panorama internacional a través de los instrumentos propios de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD). Esta contribución se viene materializando mediante su presencia en las misiones y operaciones internacionales de la UE, en el desarrollo de capacidades y proyectos conjuntos de investigación, y en el desarrollo de armamento y tecnologías para la defensa, así como a través de su comercialización en el mercado europeo de la defensa.

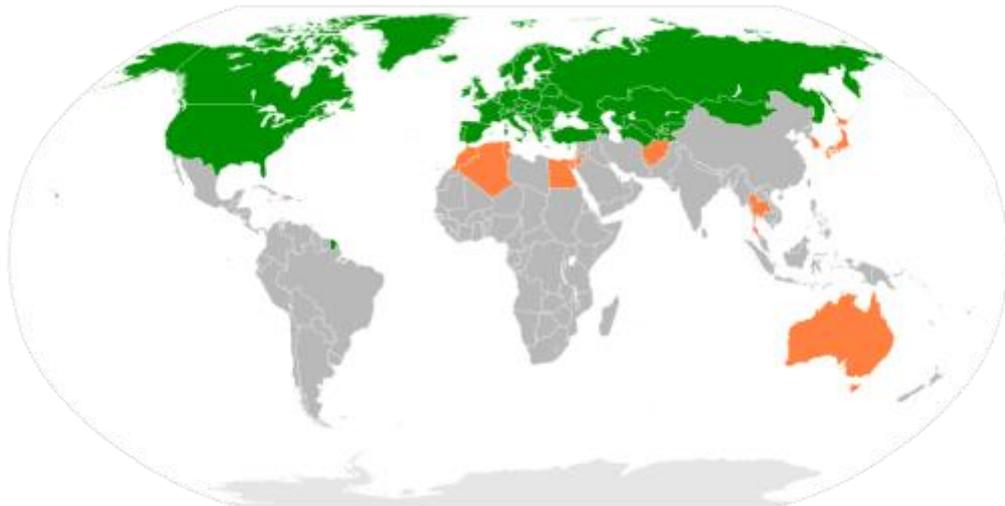
Es de destacar la significativa participación española en el desarrollo de conceptos e instrumentos, lo que está impulsando el avance de

la Política Europea de Seguridad y Defensa, permitiendo así que la Unión Europea se convierta en un auténtico actor global en la dimensión de seguridad y defensa.

#### **3.2.1.4. ORGANIZACIÓN PARA LA SEGURIDAD Y COOPERACIÓN EN EUROPA (OSCE).**

Tiene su origen en la CSCE (Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa), celebrada en Helsinki en 1975, y está conformada actualmente por 57 estados, como se ve en la ilustración 2, todos los países de Europa (incluidos la Federación Rusa y todos los países de la Unión Europea) más los de Asia Central, Mongolia y los países de América del Norte (Canadá y Estados Unidos). Está reconocida como organismo regional conforme al capítulo VIII de la Carta de las Naciones Unidas. Su sede se encuentra en Viena, Austria.

**Ilustración 2:** Paísesmiembros de la OSCE.



**Fuente:** Union Europea.

La OSCE desarrolla sus actividades y adopta sus decisiones por la regla del consenso. Sus obligaciones y compromisos son de carácter político. Ambos rasgos confieren a esta Organización su carácter específico, al tratarse de la Organización de carácter regional más importante después de las Naciones Unidas. Sus relaciones con las otras organizaciones e instituciones internacionales se desarrollan sobre la base del espíritu de

cooperación y coordinación tratando de no duplicar los cometidos respectivos. Las organizaciones con las que la OSCE mantiene relaciones de cooperación son, principalmente, la ONU y sus organismos vinculados, la Unión Europea, la OTAN, la CEI, y el Consejo de Europa.

La OSCE constituye un elemento fundamental en materia de alerta temprana, prevención de conflictos, gestión de crisis y rehabilitación postconflicto. Todo ello, actuando en tres dimensiones: político-militar; económica y medioambiental; y humana.

España, como Estado miembro de la organización desde sus orígenes en 1973, mantiene su compromiso para la construcción de un sistema de seguridad global y cooperativo, a través de la participación en actividades relacionadas con: la seguridad; el control de armamentos; la diplomacia preventiva; así como medidas destinadas a fomentar la confianza y la seguridad.

### **3.2.2. ORGANIZACIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS.**

Las Fuerzas Armadas Españolas son las encargadas de garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional, según las funciones encomendadas por la Constitución española de 1978.

Forman parte de manera activa de la OTAN, del Eurocuerpo y de los Grupos de combate de la Unión Europea.

El mando supremo de las Fuerzas Armadas lo ostenta el rey de España como capitán general, si bien el mando operativo recae en el jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), que dirige el Estado Mayor de la Defensa, y que ostenta empleo de general de Ejército, general del Aire o almirante general, dependiendo del ejército al que pertenezca. El resto de la cúpula militar está formada por jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra (JEME), jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA) y el jefe del

Estado Mayor de la Armada (AJEMA), que dirigen, a su vez, cada uno de los ejércitos de las Fuerzas Armadas Españolas.

El Estado Mayor de la Defensa, con rango de Secretaría de Estado, es el órgano que se ocupa de preparar la fuerza, promulgar la doctrina militar nacional y establecer la Fuerza Conjunta.

Su organización actual está regulada por el Real Decreto 872/2014, de 10 de octubre, por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas y por la Orden DEF 1887/2015, de 16 de septiembre, que desarrolla la organización básica del Estado Mayor de la Defensa.

### **3.2.2.1. ARMADA ESPAÑOLA.**

La Armada Española es la rama marítima de las Fuerzas Armadas. Es una de las más importantes del mundo. Cuenta con bases que se sitúan en Rota, Ferrol, Cartagena, San Fernando y Las Palmas de Gran Canaria. El Cuartel General de la Armada, está situado en Madrid, donde se encuentran los principales organismos en los que se encuadran los medios humanos y materiales necesarios para asistir al Jefe de Estado Mayor en el ejercicio del mando de la Armada.

**Ilustración 3:** Escudo de la Armada Española.



**Fuente:** Armada Española.

La estructura básica de la Armada, definida por la Orden DEF/1642/2015, de 30 de julio y desarrollada por la Instrucción 4/2016, de 15 de enero, del

Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, es la siguiente:

Cuartel General de la Armada (CGA).

Estado Mayor de la Armada (EMA).

Gabinete del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada.

Jefatura de Servicios Generales, Asistencia Técnica y Sistemas de Información (JESACIS).

Órgano de Historia y Cultura Naval (OHICN).

Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada.

Intervención Delegada Central de la Armada.

Tribunal Marítimo Central.

El Estado Mayor de la Armada (EMA), cuya jefatura corresponde al Almirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada (2º AJEMA), es el principal órgano auxiliar de mando del AJEMA, al que asiste en el ejercicio de sus competencias y en las responsabilidades que tiene asignadas sobre la organización de la Armada, preparación de la Fuerza y administración de los recursos asignados.

El EMA está constituido por los siguientes órganos:

Jefatura.

Secretaría General del Estado Mayor de la Armada (SEMA).

División de Planes (DIVPLA).

División de Operaciones (DIVOPE).

División de Logística (DIVLOG).

El Gabinete del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, a cuyo frente se encuentra un Capitán de Navío o Coronel de Infantería de Marina, es el órgano de apoyo inmediato del AJEMA, responsable del estudio, asesoramiento y trámite de los asuntos que le competen como autoridad militar, de los relativos a sus funciones de carácter institucional y de relación y comunicación social, así como de aquellos que le encomiende. El Gabinete se compone de:

Secretaría Particular.

Gabinete Técnico.

Oficina de Comunicación Social (OCS).

Oficina de Gestión Económica

El Suboficial Mayor de la Armada, asesor directo del AJEMA, está adscrito al Gabinete

La Jefatura de Servicios Generales, Asistencia Técnica y Sistemas de la Información y Telecomunicaciones (JESACIS), mandada por un Vicealmirante/Contralmirante del Cuerpo General o General de División/General de Brigada de Infantería de Marina, agrupa los órganos de Servicios Generales y de Asistencia Técnica del CGA, así como la estructura de Sistemas de Información y Comunicaciones de la Armada.

Desarrolla cometidos en materia de sistemas de información y telecomunicaciones, publicaciones, sociología, estadística, investigación operativa, normalización de materiales, astronomía y geofísica, seguridad, mantenimiento de vida y funcionamiento.

La JESACIS cuenta con los siguientes órganos:

Órgano Auxiliar de Jefatura.

Órganos de Asistencia Técnica.

Órganos de Servicios Generales.

Jefatura de Sistemas de la Información y Telecomunicaciones.

Secretaría Técnica.

El Órgano de Historia y Cultura Naval, a cuyo frente se encuentra un Oficial General del Cuerpo General o de Infantería de Marina, es responsable de la protección, conservación, catalogación, investigación y divulgación de la Historia Naval y del patrimonio histórico, cultural, documental y bibliográfico de la Armada. Está constituido por:

Museo Naval.

Instituto de Historia y Cultura Naval.

Subsistema Archivístico de la Armada.

La Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada, mandada por un Oficial General del Cuerpo Jurídico Militar, es el órgano consultivo y asesor, único en materia jurídica del AJEMA. Depende funcionalmente de la Asesoría Jurídica General de la Defensa.

La Intervención Delegada Central en la Armada, ejerce el control interno de la gestión económico-financiera, mediante el ejercicio de la función interventora y el control financiero permanente, la notaría militar y el asesoramiento económico-fiscal. Depende orgánicamente de la Intervención General de la Defensa.

El Tribunal Marítimo Central, desempeña sus funciones en la resolución de los expedientes de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas según lo establecido en la disposición

transitoria primera de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. A su frente se encuentra un Oficial General del Cuerpo General.

Fuerza.

LA FLOTA.

Fuerza de Acción Naval (FAN).

Fuerza de Acción Marítima (FAM).

Fuerza de Infantería de Marina (FIM).

Flotilla de Aeronaves (FLOAN).

Flotilla de Submarinos (FLOSUB).

Centro de Evaluación y Certificación para el Combate (CEVACO).

Centro de Doctrina de la Flota (CEFLOT).

La Flota es el elemento fundamental del poder naval de la Armada, núcleo básico de la Fuerza Naval para realizar operaciones militares en cualquier escenario geográfico de interés, y base de la aportación del componente naval para contribuir a la acción conjunta de las Fuerzas Armadas y para participar y, en su caso, liderar operaciones multinacionales.

El potencial de combate de la Flota está constituido por buques de superficie y submarinos, unidades de guerra de minas, unidades aéreas, unidades de guerra naval especial y órganos de mando a flote, que junto con la Infantería de Marina que proporcionan a la Fuerza Naval las capacidades de proyección del poder naval sobre tierra, protección, libertad de acción, apoyo logístico operativo y guerra naval especial, capacidades que en conjunto dan a la Fuerza Naval su carácter expedicionario.

Para poder desarrollar sus cometidos, la Flota cuenta también con sistemas de mando y control, así como con centros, organismos e instalaciones de apoyo que desarrollan tareas de adiestramiento y evaluación de las unidades, análisis de operaciones y ejercicios y generación de la doctrina táctica.

El Comandante de la Flota es un Almirante del Cuerpo General, en situación de servicio activo, con la denominación de Almirante de la Flota (ALFLOT), que bajo dependencia directa del Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada (AJEMA) ejerce el Mando de la Flota desde su Cuartel General, en el edificio "Almirante Rodríguez Martín-Granizo" ubicado en la Base Naval de Rota.

Está constituido por los siguientes órganos:

Almirante de la Flota.

Cuartel General de la Flota.

Fuerza de Acción Naval (FAN).

Fuerza de Acción Marítima (FAM).

Fuerza de Infantería de Marina (FIM).

Centro de Evaluación y Certificación para el Combate (CEVACO).

Centro de Doctrina de la Flota (CEFLOT).

Flotilla de Submarinos (FLOSUB).

Flotilla de Aeronaves (FLOAN).

La misión principal del ALFLOT es la preparación de la Flota y será responsable de ello ante el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Esta preparación abarcará fundamentalmente, el conjunto de actividades dirigidas a alistar, adiestrar y evaluar los medios y unidades de la

Flota, y la generación y sanción de la doctrina sobre preparación y empleo de unidades.

Apoyo a la Fuerza.

Se estructura de la siguiente manera:

Jefatura de Personal (JEPER).

El Almirante Jefe de Personal es la autoridad responsable de la dirección, gestión, administración y control del recurso humano ante el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, a quien asesora en todo lo concerniente a estas materias.

A través de la estructura de la Jefatura de Personal, desarrolla las actividades relacionadas con el planeamiento, gestión, integración y obtención del recurso humano, la asistencia al personal, la enseñanza, la doctrina de personal y la sanidad logístico-operativa.

Jefatura de Apoyo Logístico (JAL).

La Jefatura de Apoyo Logístico, con dependencia directa del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada constituye el organismo en el que se centraliza bajo el mando del Almirante Jefe de Apoyo Logístico el apoyo a la Fuerza en todo lo referente al recurso del material.

En ella se realiza la dirección, gestión, administración y control de los recursos de material de la Armada en todo su espectro, desde la construcción o adquisición de buques, aeronaves, vehículos de combate de Infantería de Marina, instalaciones en tierra, y obtención de sus sistemas componentes, pasando por el sostenimiento (mantenimiento, abastecimiento y transporte) de los ya existentes, hasta su baja en la Armada cuando alcanzan el fin de su vida operativa.

Dirección de Asuntos Económicos de la Armada (DAE).

La dirección, gestión, administración y control del recurso financiero en la Armada la realiza la Dirección de Asuntos Económicos de la Armada (DAE). Para ello, desarrolla sus actividades en las áreas de presupuesto, contratación, contabilidad, retribuciones y tesorería.

Corresponde al Cuerpo de Intendencia de la Armada el planeamiento y gestión de los recursos económicos y el asesoramiento en materia económico-financiera, entre otros cometidos.

### **3.2.2.2. GUARDIA CIVIL.**

La estructura orgánica de los Servicios Centrales de la Dirección General de la Guardia Civil está definida en la Orden PRE/422/2013, de 15 de marzo.

**Ilustración 4:** Embarcación del Servicio marítimo de la Guardia Civil.



**Fuente:** Guardia Civil.

Depende del Ministerio del Interior en cuanto a servicios, retribuciones, destinos y medios, y del Ministerio de Defensa en cuanto a ascensos y misiones de carácter militar.

Además, atiende las necesidades del Ministerio de Hacienda relativas a Resguardo Fiscal del Estado, y vela por el cumplimiento de las normas y reglamentos relacionados con los diferentes órganos de la Administración Central, la Autonómica y la Local.

La misión principal de la Guardia Civil será garantizar la protección de los ciudadanos frente a los actos delictivos que puedan amenazarlos, asegurar el cumplimiento de las leyes llevando ante la justicia a todo el que

las incumpla, defender el libre ejercicio de los derechos y las libertades y preservar la seguridad ciudadana.

Asimismo, es misión de la Benemérita la atención y auxilio a los ciudadanos mediante la colaboración con los servicios de Protección Civil, la vigilancia del tráfico, protección de la naturaleza, rescate y ayuda en montaña y mar territorial y, en resumen, cualquier actuación que lleve al socorro, ayuda y protección del ciudadano.

Director General: Tiene rango de subsecretario, y le corresponde, bajo la dependencia del Secretario de Estado de Seguridad, el mando directo del Cuerpo de la Guardia Civil, sin perjuicio de las competencias que sobre esta última le corresponden al Ministerio de Defensa.

Órganos Colegiados: se encuentran adscritos a la Dirección General dos órganos colegiados, con la composición y funciones determinadas para cada uno por la normativa vigente, que son:

Consejo Superior de la Guardia Civil.

Consejo de la Guardia Civil

Gabinete Técnico: Con rango de Subdirección General, es el órgano de asistencia y apoyo del Director General en el desarrollo de las funciones directivas de su competencia.

Organización Central: estructurada en cuatro órganos, con rango de Subdirección General:

Dirección Adjunta Operativa, a cargo de un Teniente General de la Guardia Civil, es el principal órgano colaborador del Director General de la Institución en el ejercicio de sus funciones.

Subdirección General de Apoyo, a cargo de un Teniente General de la Guardia Civil, es responsable, de acuerdo con las directrices emanadas del Director General, de la dirección, coordinación y gestión de los recursos financieros y del desarrollo de la política de recursos materiales.

Subdirección General de Personal, a cargo de un Teniente General de la Guardia Civil, es responsable de acuerdo con las directrices emanadas

del Director General, de la dirección y coordinación del desarrollo de la política de personal y educativa de la Guardia Civil.

Mando de Operaciones, a cargo de un Teniente General de la Guardia Civil, responsable de la conducción operativa de los servicios.

Organización Periférica: La organización periférica estará constituida por las siguientes Unidades territoriales:

Zonas.

Comandancias.

Compañías.

Puestos.

### SERVICIO MARÍTIMO DE LA GUARDIA CIVIL.

Para el presente trabajo, del trabajo de la Guardia Civil nos interesa saber el servicio que prestan en las aguas marítimas españolas y en las aguas continentales.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su artículo 11. 2 .b, dice que la Guardia Civil ejercerá las funciones que, con carácter genérico se asignan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, entre otros, en el mar territorial.

El Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, contemplando en su artículo primero:

La misión principal de este sector de la Guardia Civil es Ejercer las funciones que le corresponden a la Guardia Civil en las aguas marítimas españolas y las aguas continentales. También incluye las actividades en el medio subacuático, y en particular la custodia de las costas y el control de la inmigración irregular en este ámbito.

### ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DEL SERVICIO MARITIMO DE LA GUARDIA CIVIL.

La Jefatura Fiscal y de Fronteras dependiente de la Dirección Adjunta Operativa, es el órgano superior del que depende el Servicio Marítimo.

El Servicio Marítimo se estructura en:

Jefatura del Servicio: Órgano Central ubicado en Madrid, de dirección técnica y asesoramiento al Mando, que depende de la Jefatura Fiscal y de Fronteras de la Guardia Civil.

Grupos Marítimos: Unidades organizativas en las que se integran los Buques Oceánicos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Servicios Marítimos Provinciales: Órganos territoriales del Servicio que coinciden con cada provincia que cuenta con litoral, depende orgánica y funcionalmente de la Comandancia de la Guardia Civil territorial donde están ubicados y técnicamente de la Jefatura del Servicio Marítimo.

U.A.S. (Unidad de Actividades Subacuáticas): Órgano dependiente de la Jefatura del Servicio Marítimo, a la que le corresponde ejercer las funciones y actividades encomendadas a la Guardia Civil en el medio acuático y subacuático.

G.E.A.S. (Grupos de Especialistas en Actividades Subacuáticas): Órganos territoriales de la especialidad subacuática, depende orgánica y funcionalmente de la Comandancia de la Guardia Civil territorial donde están ubicados y técnicamente de la Unidad de Actividades Subacuáticas.

#### DESPLIEGUE TERRITORIAL DEL SERVICIO MARITIMO.

El despliegue territorial del Servicio Marítimo cubre toda la costa española, como podemos ver en la ilustración 4.

Grupos Marítimos: Unidades en las que se integran los Buques Oceánicos de la Guardia Civil. Tienen su base en Las Palmas de Gran Canaria (Grupo Marítimo de Canarias) y en Cádiz (Grupo Marítimo del Estrecho), y depende orgánica, funcional y técnicamente del órgano central del Servicio Marítimo.

Servicios Marítimos Provinciales: Unidades territoriales coincidentes con cada provincia con costa. Dependen orgánica y funcionalmente de la

Comandancia donde están ubicados y técnicamente del órgano central del Servicio Marítimo.

**Ilustración 5:** Despliegue del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.



Fuente: Guardia Civil.

### **3.3. LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA EN EL ÁMBITO CIVIL.**

La Constitución española atribuye al Estado (artículo 149.1.20) las competencias sobre “Marina Mercante y abanderamiento de buques”. Pues bien, la regulación de lo que jurídicamente se entiende por “Marina Mercante” y de lo que significa se ha efectuado mediante la «Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante» (LPEMM), cuyos artículos 6 y 74 determinan la interpretación de lo que el citado precepto constitucional se refiere como “Marina Mercante”. En efecto, dicha Ley dispone en su artículo 6 los conceptos que se integran en “Marina Mercante”, unos relacionados con el transporte de mercancías y el Derecho y otros con la seguridad del buque y de las personas en todos sus aspectos.

Tanto legal como constitucionalmente la seguridad marítima es competencia exclusiva del Estado, el cual la ejerce a través de la Dirección

General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento se estructura, tal como se define en el en los siguientes órganos directamente dependientes del titular del Departamento:

La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

La Subsecretaría de Fomento.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Fomento existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general, con la estructura que se establece en el artículo 14 del Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

Están adscritas al Ministerio de Fomento, a través de su titular, las siguientes entidades y entes públicos:

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.

La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

### **3.3.1. DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (DGMM).**

La Dirección General de la Marina Mercante se encuentra regulada en el Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, de estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

La DGMM se estructura en los siguientes órganos con rango de subdirección general.

**3.3.1.1. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA.**

Ejerce las siguientes funciones relativas a seguridad marítima y contaminación:

Las relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación.

Salvamento de la vida humana y limpieza de aguas marítimas y lucha contra la contaminación en los términos del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.

Control de la situación, registro y abanderamiento de buques civiles, así como la regulación de su despacho, auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas.

Ordenación y control del tráfico marítimo.

Registro y control del personal marítimo civil, control de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles.

Participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima a efectos de contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo y correcta ubicación de las señales y a la coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayuda a la navegación activa.

### **3.3.1.2. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

Ejerce las funciones siguientes:

Incoación, tramitación y propuesta de resolución de los expedientes sancionadores en el ámbito marítimo por la comisión de infracciones tipificadas en el Título IV de la Ley 27/1.992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Funciones relacionadas con el régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluida la propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público.

Apoyo jurídico a la Dirección General de la Marina Mercante y elaboración y propuesta normativa.

Coordinación de las relaciones internacionales en las materias propias de la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española y coordinación y dirección de la representación de la Dirección General de la Marina Mercante ante los organismos y comisiones internacionales.

### **3.3.1.3. LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA.**

Ejercerá las funciones relativas a la gestión de personal, informática y régimen patrimonial, económico, financiero y presupuestario y en particular las siguientes:

Coordinación con las Capitanías Marítimas.

Gestión de los asuntos económico - administrativos y patrimoniales, preparación del anteproyecto de presupuesto y de los programas de inversiones y confección de la contabilidad.

Tramitación de los asuntos relativos al personal funcionario y laboral, vigilancia del régimen interior e inspección del funcionamiento del personal y de los servicios.

### **3.3.2. CAPITANIAS.**

La LPEEM designaba, en su art.88, a las Capitanías Marítimas como órganos periféricos de la Administración Marítima.

Esta estructura organizativa supuso la desvinculación de la Administración Marítima respecto de la Administración Militar, atribuyendo al Ministerio de Fomento, a través de la DGMM, el ejercicio de las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la pesquera correspondan al Ministerio de Agricultura, Pesca y alimentación.

Para el ejercicio y cumplimiento de sus funciones la Dirección General de la Marina Mercante cuenta, en cada uno de los puertos donde se desarrolla un determinado nivel de navegación o donde lo requieren las condiciones de seguridad marítima, con una Capitanía Marítima.

El Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, regula la constitución y creación de las capitanías marítimas, estableciendo su dependencia orgánica y clasificación, estructura, funciones, etc.

El Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo modifica el modelo de Capitanías Marítimas creado por el real decreto 1246/1995, de 14 de julio, procediendo a la supresión de las Capitanías de segunda y tercera categorías y su lugar es ocupado por los Distritos Marítimos.

Las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Fomento, a través de la DGMM.

Dependiendo del volumen y de las condiciones de tráfico marítimo, se distingue entre Capitanía y Distrito Marítimo, las capitanías ejercen la

supervisión y dirección de los distritos marítimos que tengan adscritos.

Las Capitanías Marítimas se estructuran en las siguientes áreas de gestión:

Seguridad Marítima y prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.

Inspección Marítima.

Tráfico Marítimo, despacho, registro, personal marítimo y asuntos generales.

### **3.3.3. LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR).**

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Fomento a través de la DGMM. Creada en 1992 por la LPEMM, entró en funcionamiento en 1993 y tiene tres vertientes de actuación:

En su artículo 268, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2022, de 5 de septiembre de 2011) define cuál es el fin de la Sociedad.

Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la Contaminación del medio Marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que cuenta para cumplir su función con un equipo de más 1.500 profesionales, es el órgano

nacional para la coordinación global de los servicios de búsqueda y salvamento de acuerdo con lo estipulado en el Convenio Internacional SAR 79. De esta manera se da cumplimiento a los compromisos internacionales adquiridos por España.

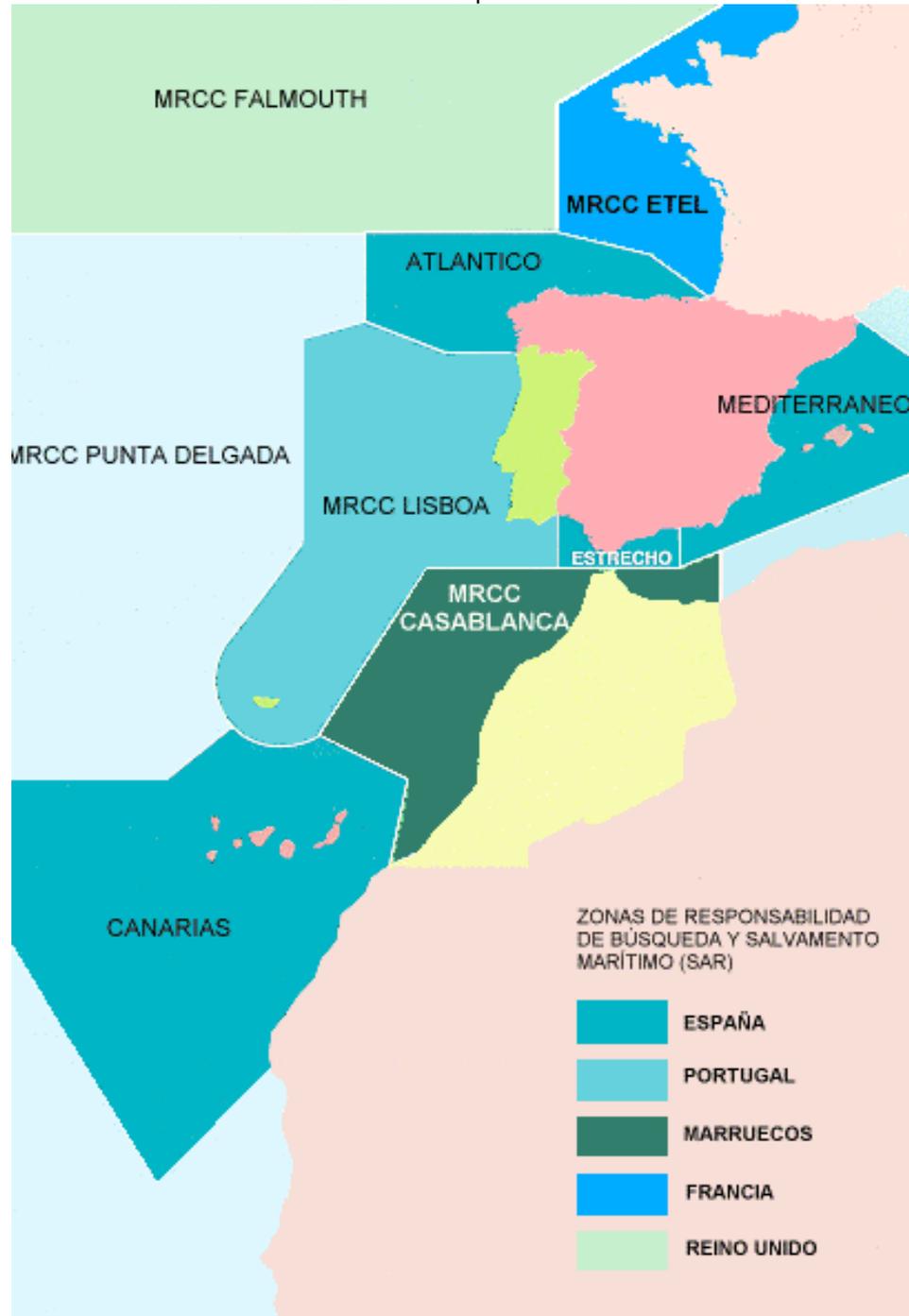
Mediante los sistemas de comunicación de emergencias incluidos en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) (radio, radiobalizas, etc...) se puede establecer el contacto con Salvamento Marítimo las 24 horas del día, todos los días del año. España ha suscrito diversos convenios internacionales en materia de seguridad marítima y salvamento de la vida humana en la mar, así como de protección del medio ambiente marino. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha asignado a España dicha responsabilidad en una superficie marina de un millón y medio de kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces el territorio nacional como se puede ver en la ilustración 5.

SASEMAR cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en Fene (A Coruña), Santander, Castellón, Cartagena, Sevilla y Tenerife. Desde los Servicios Centrales de la Sociedad en Madrid, y más concretamente desde la unidad de Operaciones Especiales, se realiza la coordinación de los trabajos de las bases estratégicas.

Salvamento Marítimo cuenta con 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) en Madrid y 19 Centros de Coordinación (CCS) de Salvamento distribuidos a lo largo de la costa, cuya ubicación se ha determinado teniendo en cuenta las necesidades de cobertura de la franja litoral y de la zona SAR marítima española.

Los CCS son los encargados de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda, rescate, salvamento y lucha contra la contaminación en el ámbito geográfico asignado a cada uno de ellos.

Los CCS ubicados en Tarifa, Finisterre y Almería tienen asignadas también las tareas de supervisión del tráfico marítimo.

**Ilustración 6:** Zonas de responsabilidad SAR

Fuente: OMI.

Los CCS ubicados en Las Palmas y Tenerife tienen asignadas también las tareas de cumplimiento de las medidas asociadas a la Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) de Canarias tales como el control de los Dispositivos de Separación de Tráfico Marítimo de Canarias. Los CCS en Castellón, Cartagena, Cádiz, Santander y Vigo trabajan también en colaboración con las respectivas Autoridades Portuarias, en la coordinación

y control del tráfico marítimo-portuario.

### **3.3.3.1. COOPERACIÓN ENTRE SASEMAR Y CRUZ ROJA ESPAÑOLA (CRE).**

La Cruz Roja Española (CRE) es una institución humanitaria, de carácter voluntario y de interés público, que desarrolla su actividad bajo la protección del Gobierno de España y el Alto Patronazgo de los Reyes de España. Forma parte del Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, cuyo fin es aliviar el dolor humano mediante atenciones inmediatas de acuerdo a cada situación en particular.

Entre sus diversos campos de actuación, CRE cuenta con un programa de Salvamento Marítimo, que tiene como objetivo proteger la vida humana de aquellas personas que ven peligrar su vida y su salud en accidentes náuticos, en colaboración con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

En los últimos años, se ha planteado la necesidad de seguir dando este servicio, dado el crecimiento de los recursos de SASEMAR, lo que supone la duplicidad de recursos en algunos puertos.

En este sentido y durante los últimos años Cruz Roja Española en materia de Salvamento Marítimo se ha centrado en el desarrollo y mantenimiento de la capacidad de ofrecer respuesta con una amplia flota de embarcaciones de nivel B.

### **3.4. ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD NACIONAL EN ESPAÑA.**

Según la Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de Seguridad Nacional, se establece la configuración y estructura en materia de seguridad nacional.

Ilustración 7: Organización del Centro de Seguridad Nacional.



**Fuente:** Departamento de Seguridad Nacional.

### **3.4.1. 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.

### **3.4.2. 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, colaboración y cooperación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias en el ámbito de la Seguridad Marítima así como entre los sectores públicos y privados, 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.

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.

### **3.4.3. 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.

### **3.5. ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD.**

Es indudable que cada nación, es fruto de su historia y que el peso de la misma se siente en el devenir de sus actividades. Por ello, las estrategias de seguridad nacionales dependen de la “cultura estratégica” del país en donde se lleven a cabo y, por tanto tienen una profunda repercusión sobre el modo en que los gobiernos toman decisiones ante un problema dado.

La seguridad es un fundamento esencial para el desarrollo y el progreso de una sociedad libre. Por eso, resulta imprescindible un

entendimiento básico y generalizado de la importancia de la seguridad como garantía de bienestar de los ciudadanos y de la estabilidad del propio Estado. España, como país mediterráneo miembro de la Unión Europea, con una posición geográfica privilegiada al tiempo que compleja, tiene un perfil nítido y propio.

### **3.5.1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD NACIONAL (2013).**

La Estrategia de Seguridad Nacional 2013 (ESN 2013) es un paso trascendente que ofrece una visión integral de la Seguridad Nacional. Continúa y revisa la Estrategia Española de Seguridad aprobada en 2011, adaptando y actualizando su contenido a los cambios del escenario estratégico, configurando un nuevo Sistema de Seguridad Nacional e implicando a la sociedad civil en los ámbitos de interés prioritario de la Seguridad Nacional.

El 31 de mayo de 2013, el Consejo de Ministros aprobó la nueva “Estrategia de Seguridad Nacional. Un proyecto compartido”. El documento, que actualiza la anterior versión fechada en junio de 2011, articula la Seguridad Nacional como Política de Estado y contiene directrices con el fin de reasignar todos los recursos disponibles del Estado de manera eficiente para la preservación de la Seguridad Nacional.

Los tres aspectos fundamentales que se consideran de mayor trascendencia son:

El concepto de seguridad nacional;

Los riesgos y amenazas para la Seguridad Nacional y líneas de acciones estratégicas;

La creación de un nuevo sistema de Seguridad Nacional.

## **RIESGOS Y AMENAZAS PARA LA SEGURIDAD NACIONAL Y LÍNEAS DE**

### ACCIONES ESTRATÉGICAS.

A diferencia de la versión 2011, la nueva estrategia no dedica un capítulo específico a los factores que pueden generar nuevos riesgos o amenazas o multiplicar y agravar sus efectos, limitándose a señalar entre ellos a la pobreza, la desigualdad, los extremismos ideológicos, los desequilibrios demográficos, el cambio climático, o la generalización del uso nocivo de las nuevas tecnologías.

No obstante, la nueva ESN sí presenta los mismos riesgos y amenazas que la anterior versión : conflictos armados, terrorismo, crimen organizado, inestabilidad económica y financiera, vulnerabilidad energética, proliferación de armas de destrucción masiva, ciberamenazas, flujos migratorios irregulares, emergencias y catástrofes(a los que añade tres nuevos) espionaje, vulnerabilidad del espacio marítimo y vulnerabilidad de las infraestructuras críticas y servicios esenciales. Las líneas de acción estratégicas de respuesta son:

Provisión de capacidades militares que permitan el cumplimiento de las misiones asignadas y un nivel de disuasión creíble;

Mantenimiento del compromiso de España con el sistema de seguridad colectiva;

Transformación continua de las Fuerzas Armadas; Adaptación a la actual situación de crisis económica;

Fomento de la conciencia y cultura de defensa;

Fortalecimiento del tejido industrial español de Defensa.

En este sentido, la ESN 2013 dio un paso decisivo al crear la estructura del Sistema de Seguridad Nacional sobre la base de dos nuevos organismos: el Consejo de Seguridad Nacional y los Comités especializados.

### **3.5.2. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD EUROPEA (2003).**

El mandato del Consejo Europeo de diciembre de 2013 y los cambios en el liderazgo político de las instituciones europeas iniciados tras las elecciones parlamentarias de mayo 2014 han impulsado un proceso de revisión de los parámetros de la política exterior y de seguridad común de la Unión Europea (PESC).

Desde la publicación de la Estrategia de Seguridad Europea en 2003 (revisada en 2008), y la entrada en vigor del Tratado de Lisboa en 2009, el entorno de seguridad mundial ha cambiado tan profundamente cada vez son más las voces que señalan la necesidad de que los socios europeos aborden un análisis conjunto sobre el modo de hacer frente a los riesgos y amenazas de un vecindario en llamas.

La propia Comisión Europea (uno de los motores de la UE) considera abiertamente que la vigente Estrategia Europea de Seguridad (EES 2003), aprobada en plena crisis por la invasión de Irak, está obsoleta y carece de la capacidad operativa suficiente para enfrentarse al contexto de seguridad actual. Basada en la constatación de que ningún país es capaz de afrontar los retos de la seguridad de forma individual, la Comisión ha venido apuntando insistentemente desde el arranque de la presidencia Juncker, en que es imprescindible superar la cooperación vigente y avanzar hacia un proceso gradual de integración de defensa. No obstante y como es bien conocido, siete años después del comienzo de la crisis financiera, el Consejo Europeo sigue paralizado y sus Estados miembros no esconden diferencias importantes en cuanto a intereses, objetivos y prioridades.

Si la estrategia de 2003 consideraba que "Europa no ha sido nunca tan próspera, tan segura y ni tan libre", la percepción hoy día es muy distinta.

Según las ciberamenazas, el estallido de epidemias transnacionales como el caso del Ebola, la reorientación estratégica norteamericana, la inesperada agresión rusa en Ucrania, el aumento de los estados fallidos en África o las revueltas virales en el Magreb y Oriente Medio, con sus secuelas

en la escalada de la presión inmigratoria, combatientes en el extranjero y expansión del terrorismo yihadismo en Siria, Irak y en una Europa, que es a la vez objetivo y base, habrían dejado completamente sobrepasada por la fuerza de los hechos cualquier posible estrategia europea redactada antes de 2013. (Vázquez A. 2015)

De Paris a Lampedusa y desde el Sahel a Kiev, los eventos que se han desarrollado tanto dentro como fuera de las fronteras europeas han despertado un instinto de seguridad adormecido y empujado el binomio seguridad y defensa a lo alto de la agenda política.

### **3.5.3. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD DE REINO UNIDO (2015).**

La política de defensa del Reino Unido está recogida en la denominada Revisión Estratégica de Seguridad y Defensa (SDSR) que, junto con la Estrategia de Seguridad Nacional (NSS 2015), deben considerarse los dos documentos más importantes de estrategia que publica el gobierno británico. Ambos revisan periódicamente las amenazas que el Reino Unido tiene que afrontar, las capacidades que necesita para responder a estas y, consecuentemente, los cambios en la configuración de la estructura de las Fuerzas Armadas para responder a estos desafíos.

En 2015 se elaboró la última Estrategia de Seguridad Nacional en el Reino Unido, la cual es un ejemplo para la Unión Europea y todos los EE.MM.

Siguiendo una lógica estratégica coherente, la NSS analiza el entorno de seguridad y establece los objetivos estratégicos, mientras que la SDSR establece las formas de lograr esos objetivos y los medios necesarios para conseguirlo, es decir los recursos que se van a emplear. Estos dos documentos forman parte de un amplio paquete de revisión de la seguridad nacional, en el que también se incluiría un informe anual a la comisión parlamentaria de defensa sobre la implementación de la NSS y un registro nacional de riesgos de carácter abierto y revisable cada dos años

La SDSR tiene como objetivo determinar las capacidades nacionales de seguridad que el RU precisa para 2020, a la vez que establece un plan para su consecución. Obviamente, la base de la SDSR reside en la NSS que señala dos objetivos fundamentales: El primero, afianzar la seguridad y la capacidad de resistencia del RU. El segundo, conformar un mundo estable actuando para reducir la probabilidad de riesgos que afectan al RU o sus intereses.

Los elementos esenciales del entorno estratégico que la SDSR identifica son:

Responder, en los próximos cinco años a los riesgos más probables: terrorismo, ciber-ataques, catástrofes naturales y crisis internacionales de carácter militar.

Responder a un ataque por parte de otro Estado. Aunque se reconoce su baja probabilidad, se señala el alto impacto de este riesgo.

Responder a los riesgos y amenazas cada vez más inciertos, para lo que el RU pretende identificarlos y gestionarlos antes de que se materialicen. Al mismo tiempo se desea conseguir una mayor coordinación entre los distintos departamentos gubernamentales británicos, así como con aquellos aliados y socios clave.

En base a esta actitud adaptable la SDSR establece ocho tareas básicas, a saber:

Identificar y supervisar los riesgos y las oportunidades de la seguridad nacional.

Abordar desde la raíz las causas de la inestabilidad.

Ejercer influencia para explotar las oportunidades y gestionar los riesgos.

Cumplir con las leyes interiores del RU y consolidar las normas

internacionales para enfrentarse a los que amenacen a la nación y a sus intereses.

Proteger al RU y a sus intereses dentro de sus fronteras e internacionalmente, para tratar amenazas físicas y electrónicas procedentes de estados o de agentes no estatales.

Ayudar a resolver conflictos y contribuir a la estabilidad. Cuando sea necesario, intervenir en el exterior incluyendo el uso legal de la fuerza en apoyo de los intereses vitales del país y proteger a la población y al territorio en el exterior.

Proporcionar resistencia para que el país esté preparado ante todo tipo de emergencias, siendo capaces de recuperarse y de mantener los servicios esenciales.

Donde sea posible, trabajar en alianzas y coaliciones para generar respuestas más fuertes.

Para alcanzar con éxito estas tareas se señalan unas guías de planeamiento detalladas que deben ser consideradas, y entre las que cabe destacar:

El fomento de la coordinación interior y exterior de las agencias de inteligencia.

La obtención de equipos de inteligencia.

El desarrollo de capacidades civiles y militares de estabilización.

El perfeccionamiento de los medios de proyección de fuerzas militares.

El apoyo al sistema internacional. Un enfoque multilateral. La disuasión nuclear mínima.

La aplicación del enfoque integral (Comprehensive Approach).

El mantenimiento de la OTAN como la base de la defensa territorial del RU.

### **3.5.3.1. BREXIT.**

Reino Unido ha emprendido el 24 de Junio de 2016 el camino, lleno de incógnitas colosales, hacia su nuevo lugar en el mundo. La histórica decisión que tomaron en las urnas los británicos sacudirá a Europa entera y dará aliento a los movimientos que desafían la política tradicional en todo el mundo occidental. La sucesión de acontecimientos desatados en las horas siguientes a conocerse la ajustada victoria del Brexit, da idea de la magnitud de las consecuencias que se avecinan. Esta salida pone en cuestión la coherencia constitucional tanto del RU como de la propia UE.

El debate sobre la salida de Gran Bretaña de la UE se ha enfocado hasta ahora en las consecuencias económicas y la inmigración. Sin embargo, quizás el aspecto más grave sea el de la Seguridad Internacional, tanto de la UE como de RU. Según mandos de las Fuerzas Armadas la salida del Reino Unido del proyecto europeo es un varapalo durísimo también en materia militar. El triunfo del 'leave' en el referéndum de la pasada semana tendrá efectos claros sobre la forma en que la Unión Europea y España articulan su defensa. Básicamente, explican estas fuentes, por las dudas que se plantean ahora sobre la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea en la que llevan décadas trabajando los gobiernos y ministros de defensa de la Unión. Uno de los puntos en los que más inciden los análisis de militares es el futuro de Ceuta y Melilla como plazas de soberanía española. Según valoran, la permanencia de ambas ciudades autónomas en el Estado español "no está amenazada", sin embargo no se descarta un aumento de la presión política de Marruecos para recuperarlas en la próxima década. La explicación geoestratégica se basa en el hecho de que con el Reino Unido dentro de la Unión Europea, los argumentos británicos para mantener Gibraltar bajo su

soberanía daban cierta protección al estatus jurídico de Ceuta y Melilla. Con el Reino Unido fuera de la Unión, España se convierte en el único país de la Unión Europea sobre el que otro país vecino (Marruecos) mantiene una reivindicación territorial.

Por otra parte, Reino Unido y Francia eran hasta ahora las únicas potencias militares con armamento nuclear de la Unión Europea. Con el Brexit, Francia ganará peso en las decisiones político-militares en el futuro de la UE. “Francia es un gran aliado de España en materia de seguridad y colaboración militar. Pero también tiene fuertes intereses económicos y políticos en Marruecos” explican estas fuentes.

El Reino Unido continuará en la OTAN. La decisión de salir de la UE no tiene nada que ver con la Alianza Atlántica. Sin embargo, el subgrupo de la Unión en la OTAN (que defendía los intereses europeos en la Alianza) queda debilitado tras la marcha de uno de los socios más importantes.

Lo mismo, explican estas voces, ocurre con la ONU. Reino Unido y Francia eran hasta ahora los dos únicos países de la UE con sillón permanente (y derecho a veto) en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. “Se espera que Reino Unido adopte una visión más aislacionista respecto a Europa a la hora de tomar decisiones en estos organismos supranacionales” aseguran estas voces.

Si el presente trabajo aboga por la cooperación, la integración y por una visión integral de la Seguridad, el BREXIT en mi opinión en un enorme paso atrás, sin embargo no me atrevo a adelantar ningún acontecimiento.

#### **3.5.4. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD DE EE.UU.**

El pasado año 2015, la Casa Blanca dio a conocer su nuevo Estrategia de Seguridad Nacional (White House 2015). Es la cuarta ESN desde los atentados de 2001. El mensaje principal de la anterior estrategia (2010) había sido que, tras dos guerras en Irak y Afganistán, y una profunda

recesión económica, era necesario renovar el liderazgo estadounidense, empezando por restablecer el crecimiento económico. Según la ESN 2015, EE UU ha logrado este objetivo. La nueva estrategia dice que EEUU “es más fuerte y está mejor posicionado para aprovechar las oportunidades” del siglo XXI.

La estrategia hace hincapié en el propósito estadounidense de liderar “con el ejemplo” (promoviendo sus valores fundamentales dentro y fuera de sus fronteras), “con socios capaces” (ampliando tanto su número como sus capacidades) y “con todos los instrumentos del poder estadounidense”.

Tal y como expone (García, 2015) el profundo compromiso de EE.UU hacia una Europa libre, unida y pacífica se reafirma en esta nueva estrategia. Si EE UU es el líder, Europa es su socio indispensable. La OTAN es el “centro” de una red de seguridad global en expansión y el compromiso de EE UU hacia la defensa colectiva es firme. La cuestión ahora es si los europeos y los americanos coincidirán en todos los ámbitos a la hora de responder a estos desafíos y fomentar un orden internacional basado en las reglas.

Los riesgos para la Seguridad contemplados por la ESN son de diversa naturaleza, contemplan desde el terrorismo o la proliferación de armas de destrucción masiva, hasta la lucha contra el cambio climático, las pandemias o la seguridad informática.

Estos son los principios y prioridades de la ESN:

La mejora en la Seguridad de EE.UU, de sus ciudadanos y de los países aliados y socios.

La mejora de una economía en EE.UU fuerte, innovadora y creciente que promueva las oportunidades y la prosperidad en un sistema internacional abierto.

La mejora en el respeto de los valores universales en EE.UU y en el resto del mundo.

La mejora en un orden internacional que promueva la paz, la seguridad y las oportunidades a través de una mayor cooperación para afrontar los cambios globales.

### **3.6. LA VIGILANCIA DE LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EN LA UNIÓN EUROPEA.**

La política de gestión de las fronteras ha experimentado cambios considerables durante la última década con la creación de instrumentos y agencias como el Sistema de Información de Schengen, el Sistema de Información de Visados y la agencia de gestión de las fronteras Frontex.

Tras un breve periodo de consolidación, los retos asociados a la afluencia de refugiados y migrantes, así como una mayor preocupación en materia de seguridad, han dado paso a una nueva etapa de actividad, con un cambio de orientación hacia un apoyo operativo más directo y la europeización de la política de gestión de las fronteras.

#### **3.6.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.**

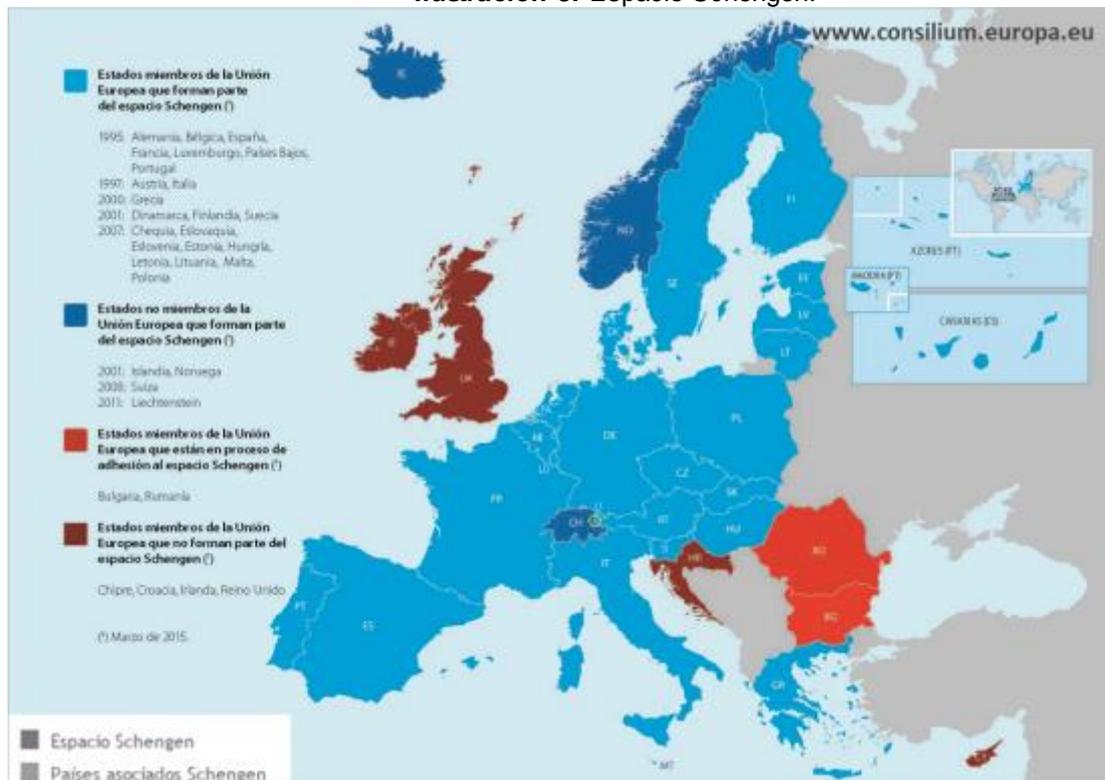
Los fundamentos jurídicos en los que se sustenta la gestión de las fronteras en la Unión Europea son los Artículos 67 y 77 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

#### **3.6.2. OBJETIVOS.**

Conseguir una zona única sin controles fronterizos internos (el espacio Schengen) requiere una política común en materia de gestión de las fronteras exteriores. Por consiguiente, la intención de la Unión es establecer unas normas comunes respecto a los controles realizados en sus fronteras exteriores e instaurar progresivamente un sistema integrado para la gestión

de dichas fronteras.

Ilustración 8: Espacio Schengen.



Fuente: Consejo Europeo.

### **3.6.3. RESULTADOS.**

El primer paso hacia una política de gestión común de las fronteras exteriores se dio el 14 de junio de 1985, cuando cinco de los entonces diez Estados miembros de la Comunidad Económica Europea firmaron el Acuerdo de Schengen. El espacio Schengen comprende actualmente veintiséis países europeos como podemos ver en la ilustración 8.

### **3.6.4. EL ACUERDO DE SCHENGEN SOBRE FRONTERAS EXTERIORES.**

Las normas que constituyen en la actualidad el acuerdo de Schengen sobre fronteras exteriores, que se basa en el acuerdo original incorporado al ordenamiento jurídico de la Unión por el Tratado de Ámsterdam, se encuentran integradas en un amplio espectro de medidas que pueden dividirse aproximadamente en cinco categorías.

En primer lugar, el pilar central de la gestión de las fronteras exteriores es el Código de fronteras Schengen, que determina las normas relativas al cruce de las fronteras exteriores, así como las condiciones que rigen el restablecimiento temporal de los controles en las fronteras interiores.

En segundo lugar, como no todos los Estados miembros tienen fronteras exteriores que deban controlarse y no todos se ven afectados de la misma manera por los flujos de tráfico transfronterizo, la Unión utiliza sus fondos para intentar compensar parte de los costes que las fronteras exteriores suponen para los Estados miembros.

La tercera categoría de medidas está relacionada con el establecimiento de bases de datos centralizadas con vistas a la gestión de las fronteras y la migración. A esta categoría pertenecen el Sistema de Información de Schengen (SIS), el Sistema de Información de Visados (VIS) y Eurodac, la base de datos europea de impresiones dactilares para identificar a los solicitantes de asilo y garantizar la correcta aplicación del Reglamento de Dublín.

En cuarto lugar, se ha previsto un conjunto de medidas (conocido como “pasadores de fronteras”, diseñado para evitar y sancionar la entrada, la circulación y la estancia irregulares. Por último, cabe citar las medidas orientadas a la cooperación operativa en la gestión de las fronteras, que se centran en la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea (Frontex).

#### **3.6.4.1. EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SCHENGEN (SIS).**

El Sistema de Información de Schengen, ahora en su segunda generación, ofrece la infraestructura de gestión de la información necesaria para llevar a cabo el control de las fronteras y las correspondientes tareas de seguridad en el marco de la cooperación policial y judicial. Los Estados participantes introducen “descripciones” sobre personas buscadas o

desaparecidas, bienes robados o perdidos y prohibiciones de entrada en la base de datos, a las que pueden acceder directamente todos los agentes de policía y otros agentes y autoridades responsables de la aplicación de la ley que necesitan la información almacenada en el sistema para llevar a cabo su trabajo. Cuando es necesaria información adicional sobre descripciones del SIS se recurre a la red nacional de oficinas Sirene (Solicitud de Información Complementaria a la Entrada Nacional), presentes en todos los Estados Schengen. Dichas oficinas coordinan las respuestas a las descripciones del SIS y garantizan una actuación adecuada, por ejemplo, cuando se detiene a una persona buscada, cuando una persona a la que se ha denegado la entrada en el espacio Schengen intenta volver a entrar o cuando se recuperan coches o documentos de identidad robados.

La introducción de un Sistema de Información de Schengen de segunda generación (SIS II), con nuevas prestaciones y características, como los datos biométricos y la interconexión de las descripciones, se retrasó considerablemente debido a la complejidad del sistema. En un principio, el sistema debía haberse puesto en marcha en 2007, pero finalmente se hizo efectivo el 9 de abril de 2013. Su gestión, así como la de las bases de datos VIS y Eurodac, corre a cargo de la nueva Agencia Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (eu-LISA).

#### **3.6.4.2 EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE VISADOS (VIS).**

El VIS tiene como objetivo mejorar la aplicación de la política común de visados, la cooperación consular y la consulta entre las autoridades centrales competentes en materia de visados. El VIS está conectado a todos los consulados de los Estados Schengen encargados de la expedición de visados y a todos los puntos de cruce de las fronteras exteriores.

En estos pasos fronterizos, el VIS permite a la guardia de fronteras comprobar que el titular de un visado biométrico es efectivamente la misma persona que lo solicitó. Esto es posible gracias a la comparación de las

impresiones dactilares tanto con el archivo biométrico vinculado al visado como con todos los datos de la base de datos VIS. Se ha dotado al sistema de unos elevados niveles de seguridad para garantizar su solidez y disponibilidad en todo momento, así como un acceso a los datos reservado únicamente al personal autorizado y para los fines autorizados. Las autoridades policiales y Europol tienen acceso al sistema para fines de detección e investigación de delitos de terrorismo y otros delitos graves. En octubre de 2011, el VIS comenzó a funcionar en todos los consulados de Estados Schengen encargados de la expedición de visados en el norte de África, y ahora se ha extendido al resto del mundo.

### **3.6.5. FRONTEX.**

Del mismo modo que la arquitectura europea de seguridad interior se ha ido desarrollando paulatinamente a través de la cooperación cotidiana, los cambios en los Tratados y las directrices políticas emitidas por los Consejos Europeos, la seguridad de las fronteras también ha evolucionado de forma progresiva, desde los sistemas centrados en el ámbito nacional hasta una mayor cooperación operativa de la Unión en las fronteras exteriores. Aunque, en el día a día, los Estados miembros siguen siendo los principales responsables del control y la vigilancia de las fronteras exteriores, los sistemas de seguridad de las fronteras interiores cuentan cada vez más con la ayuda complementaria que ofrece un conjunto de herramientas de ámbito europeo que permiten gestionar posibles riesgos en las fronteras exteriores.

Uno de los principales hitos de este proceso fue la creación de Frontex. La Agencia inició sus actividades el 3 de octubre de 2005, sobre la base del Reglamento (CE) n.º 2007/2004 del Consejo. Tras sucesivos aumentos de sus recursos, actualmente cuenta con algo más de 300 funcionarios y unos 80 expertos nacionales en comisión de servicio. Su sede se encuentra en Varsovia.

Frontex fomenta un enfoque integrado de la gestión de las fronteras.

Lleva a cabo análisis de riesgos, elabora programas de formación para la guardia de fronteras y realiza investigaciones. También desempeña un papel más activo en la cooperación operativa al coordinar las operaciones conjuntas de gestión de las fronteras y organizar operaciones de retorno.

**Ilustración 9:** Logo de FRONTEX



**Fuente:** Unión Europea.

Bajo su mandato actualizado, con arreglo a las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 1168/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, Frontex ha reforzado su capacidad operativa y presta mayor atención a la salvaguarda de los derechos fundamentales en el marco de sus operaciones.

También ha aumentado sus capacidades de vigilancia a través de la creación del Centro de situación Frontex y, en los últimos tiempos, mediante el establecimiento de Eurosur, un sistema de intercambio de información diseñado para permitir el intercambio casi en tiempo real de datos relativos a las fronteras entre Frontex y los Estados miembros pertenecientes a Schengen.

### **3.6.6. EVOLUCIÓN DE LA GESTIÓN DE FRONTERAS EXTERIORES DE EUROPA.**

Desde la creación de Frontex se han adoptado varias medidas prácticas para lograr una gestión más integrada de las fronteras exteriores: algunas actualizaciones significativas de la infraestructura tecnológica; una batería de operaciones conjuntas de gestión de las fronteras; y el desarrollo de la capacidad de respuesta rápida. Los cambios se han acelerado debido al elevado número de personas que han perdido la vida en el Mediterráneo

en los últimos años y a la enorme afluencia de refugiados y migrantes.

La operación conjunta Tritón, puesta en marcha a finales de 2014 y ampliada sustancialmente en 2015, con la misión de vigilar la frontera marítima principalmente entre Libia e Italia, reúne a personal y equipos de varios Estados miembros para ofrecer a Italia un apoyo operativo de primera línea.

En Grecia, la operación conjunta Poseidón se amplió considerablemente en diciembre de 2015 para convertirse en una operación de intervención rápida, con un mayor despliegue de personal y equipos técnicos para hacer frente a los desafíos relacionados con la gestión de las fronteras exteriores.

En el mismo orden de ideas, Frontex ha desempeñado un papel clave en otra vertiente de la respuesta dada a los desafíos a los que se enfrentan los Estados miembros que se encuentran en primera línea: el establecimiento de puntos críticos y el despliegue de los denominados equipos de apoyo a la gestión de la migración. Estos equipos están gestionados por la Oficina Europea de Apoyo al Asilo, Europol y Frontex, en asociación con las autoridades nacionales y otras agencias, y su objetivo es identificar, cribar e inscribir en un registro a los migrantes a su llegada a la Unión, así como organizar operaciones de retorno para aquellos que no tengan derecho a permanecer en la Unión.

En muchos aspectos, la actual afluencia de refugiados y migrantes está conllevando una europeización de la gestión de las fronteras. De hecho, el Tratado de Lisboa prevé la adopción de una política común de gestión de las fronteras y se pidió que se estudiase la viabilidad de un sistema europeo de guardia de fronteras, una petición que se repetiría cinco años después, en las Conclusiones del Consejo Europeo de junio de 2014.

Por otra parte, la crisis de refugiados y migrantes y las reiteradas críticas de los Estados miembros, que reprochan a la Unión su falta de

control de las fronteras exteriores, han llevado a la Comisión a actuar. En diciembre de 2015, presentó propuestas encaminadas a afianzar el mandato de Frontex, en particular para permitir que la Agencia adquiriera material directamente, aumentar considerablemente sus recursos humanos y financieros y reforzar sus funciones en las operaciones de retorno.

Quizás el aspecto que más ha llamado la atención de las propuestas de la Comisión es la creación de una Guardia Europea de Fronteras y Costas con “derecho a intervenir” cuando un Estado miembro es incapaz de hacer frente a la presión migratoria, poniendo así en peligro al espacio Schengen. Las propuestas están siendo en estos momentos examinadas por el Parlamento y el Consejo, junto con las propuestas de establecimiento de controles obligatorios de los ciudadanos de la Unión que entran o salen del espacio Schengen por tierra, mar o aire, a través de una modificación puntual del Código de fronteras Schengen concebida para reforzar la seguridad en caso de agravamiento de la amenaza terrorista. De acuerdo con la modificación propuesta, se controlará a los ciudadanos usando la base de datos del SIS y la base de datos de documentos de viaje perdidos o robados de Interpol.

Aparte de la lógica concentración de las acciones en la gestión de la enorme afluencia de refugiados y migrantes, el otro avance fundamental relativo a la política fronteriza gira en torno al paquete sobre fronteras inteligentes, destinado a modernizar la gestión de las fronteras mediante la automatización de los controles fronterizos y la mejora de la información de entrada y salida. En octubre de 2011, la Comisión presentó una Comunicación sobre fronteras inteligentes, seguida de una propuesta legislativa en febrero de 2013. Este paquete estaba compuesto por dos componentes: un Sistema de Entradas y Salidas (SES), a saber, una base de datos para registrar el momento y el lugar de entrada y la duración de las estancias breves autorizadas, y un Programa de Registro de Viajeros (RTP), para simplificar y automatizar los controles fronterizos de ciertas categorías de viajeros, como los que viajan por negocios.

### **3.6.7. PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO.**

El desarrollo de la política de gestión de las fronteras exteriores ha suscitado reacciones encontradas en el Parlamento Europeo. El Parlamento ha respaldado ampliamente la mejora de la función organizativa de Frontex y ha pedido a menudo un refuerzo del papel de la Agencia en el contexto de la lucha de la Unión contra la crisis migratoria del Mediterráneo.

El Parlamento, que acoge con satisfacción un enfoque más integrado de la gestión de las fronteras exteriores, ha expresado su preocupación por la falta de control parlamentario de Frontex, así como por la falta de un sistema sólido de cumplimiento de los derechos fundamentales.

### **3.7. LAS FRONTERAS MARÍTIMAS EN ESPAÑA.**

Tras analizarla gestión fronteriza que se lleva a cabo desde la Unión Europea ahora veremos las competencias que tiene España en el control de sus fronteras.

España, gestiona sus fronteras de acuerdo a lo expuesto en el Reglamento (UE) No 656/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014.

En los últimos años España ha realizado una fuerte inversión en infraestructuras, equipos, medios de transporte y tecnologías de la información y comunicación (Castro 2014), con el fin de proporcionar a las autoridades competentes los medios necesarios para poder llevar a cabo una gestión adecuada de las fronteras (control de personas en las zonas fronterizas y vigilancia de las mismas) y afrontar la fuerte y creciente presión migratoria en las fronteras terrestres y, especialmente, marítimas.

Las autoridades españolas que asumen una mayor responsabilidad en términos de Protección en estas misiones, por las competencias que tienen atribuidas según la Ley Orgánica 2/86, son los Cuerpos y Fuerzas de

Seguridad del Estado, pertenecientes a la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, dentro del Ministerio del Interior. Su objetivo es proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana.

### **3.7.1. EL SIVE Y LOS CENTROS DE VIGILANCIA MARÍTIMA DE COSTAS Y FRONTERAS.**

El Sistema Integrado de Vigilancia Exterior, con instalación en Algeciras aparece en todos los estudios realizados en Europa sobre control de fronteras marítimas, incluido EUROSUR, y ha sido exportado por las empresas españolas a varios países. En pocas palabras se define como un sistema integrado de radares, cámaras de infrarrojos y cámaras de espectro visible capaces de detectar embarcaciones de pequeño calado, identificarlas y transmitir la información al centro de mando para que desde allí se den las órdenes oportunas a las unidades de interceptación. Cada instalación del SIVE ha ido acompañada de una modernización de las unidades de interceptación, sin las cuales el sistema carecería de valor.

### **3.8. EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA SEGURIDAD MARITIMA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL.**

Es sabido, que el carácter que tiene España viene determinado por su situación geográfica, somos dependientes de las comunicaciones marítimas y el sector marítimo es de gran importancia dentro de la economía nacional. Con casi 8000 kilómetros de costa y las aguas adyacentes, contando con dos archipiélagos y con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, la conectividad por vía marítima se hace imprescindible para España, pero también hacen que se encuentre expuesta a vulnerabilidades.

Cada día más se está tomando conciencia de que estamos en un mundo globalizado y que el transporte marítimo es clave para el funcionamiento del comercio mundial y para el suministro de energía de muchos países. La realidad es compleja y las amenazas a la seguridad

marítima se manifiestan con demasiada frecuencia, por eso nos hemos visto obligados a adoptar enfoques integrales basados en la cooperación entre los diferentes actores.

España, es estado ribereño de uno de los Estrechos con mayor tráfico marítimo del mundo (con una media de 300 buques al día), además de ser frontera sur de la Unión Europea, por ello nos incumben responsabilidades de las que se benefician no solo los buques que enarbolan nuestro pabellón, sino la comunidad internacional en su conjunto. La importancia política, económica, medioambiental, cultural y geoestratégica del ámbito marítimo para España creo, está fuera de toda duda.

Desde las revueltas de la llamada Primavera Árabe, la situación geopolítica del Magreb es muy compleja (Arteaga 2014), y esta desestabilización es crítica para Europa. Para mejorar la seguridad marítima del Mediterráneo occidental, Europa ha de trabajar en un modelo por capas, que haga frente a los riesgos y amenazas desde su origen en tierra, trabajando conjuntamente con las autoridades de los países africanos a fin de frenar estos actos ilícitos.

Por supuesto, la seguridad de España y de toda Europa se vería garantizada por la mejora de las condiciones de vida en el Norte de África, con eso se alcanzaría un escenario más estable a medio-largo plazo. Sin embargo, sería irresponsable ignorar los problemas reales a la hora de hacer frente a corto-medio plazo de los desafíos geopolíticos que vienen de nuestros vecinos del sur.

Nuestra frontera sur, es uno de los puntos más calientes del planeta. En el Estrecho de Gibraltar entran en juego las grandes potencias, y se dan cita todos los tráfico ilícitos desde las drogas, armas, tabaco, también inmigrantes ilegales, y todo ello bajo la amenaza yihadista.

Durante décadas, la coordinación y colaboración entre las agencias

implicadas, desde la Salvamento Marítimo y Vigilancia Aduanera, hasta la Armada y la guardia civil, ha sido más que deficiente. El recién creado Consejo de Seguridad, bajo la autoridad del presidente del Gobierno, ha logrado poner por primera vez a todos a trabajar en la misma dirección

### **3.9. PLANIFICACION ESPACIAL.**

En toda estrategia de seguridad y protección es imprescindible, en primer lugar, visualizar y determinar el espacio, desde el marco territorial más amplio en el que se inscribe el Estado en términos marítimos e institucionales (Unión Europea), hasta el espacio de mayor detalle en el que puede llevarse a cabo una acción planificadora (las aguas de un puerto).

La siguiente planificación espacial se apoya en la Directiva 2008/56/CE del parlamento europeo y del consejo de 17 de junio de 2008 por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina).

Antes de nada, para comprender mejor esta división espacial, definiremos varios términos básicos para el entendimiento de esta planificación.

Líneas de base normal (LBN): es la línea a partir de la cual se mide la anchura del mar territorial. Su trazado se corresponde con la línea de bajamar a lo largo de la costa (CNUDM, art. 5).

Líneas de base recta (LBR): se obtienen uniendo los puntos más afuera de la costa y no deben apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa (CNUDM, art. 7).

Aguas interiores: “las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado” (CNUDM, art. 8). Los Estados ejercen plena soberanía territorial sobre tales aguas, el lecho y subsuelo y el espacio aéreo.

Mar territorial: franja de mar adyacente al territorio y aguas interiores del Estado ribereño, donde el Estado ejerce plena soberanía, tanto sobre las aguas superficiales como sobre el espacio aéreo, el lecho y el subsuelo de ese mar. El límite máximo del mar territorial es de 12 millas (CNUDM, art. 2, 3 y 4).

Zona contigua: aguas situadas más allá del mar territorial y adyacente a éste donde el Estado ribereño puede tomar medidas aduaneras, fiscales, de inmigración o sanitarias. Su anchura no puede exceder de 24 millas a partir de las cuales se mide el mar territorial. (CNUDM, art.33).

Zona económica exclusiva: área marítima más allá del mar territorial y adyacente a éste donde el Estado ribereño ejerce derecho de soberanía para los fines de exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales vivos y no vivos, del lecho, el subsuelo del mar y las aguas. Su anchura es de 200 millas contadas desde las líneas de base recta a partir de las cuales se mide el mar territorial (CNUDM, art. 55, 56 y 57).

Zona de pesca/zona de protección pesquera: área de anchura variable (hasta 200 millas) declarada por un Estado costero alrededor de su costa, dentro del cual ejerce control sobre el acceso a los recursos pesqueros. No afecta jurisdiccionalmente a otros recursos.

Plataforma continental: prolongación natural de las áreas submarinas del Estado ribereño hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas si el margen continental no llega a esta distancia. El margen continental comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituido por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la pendiente continental (CNUDM, art. 76).

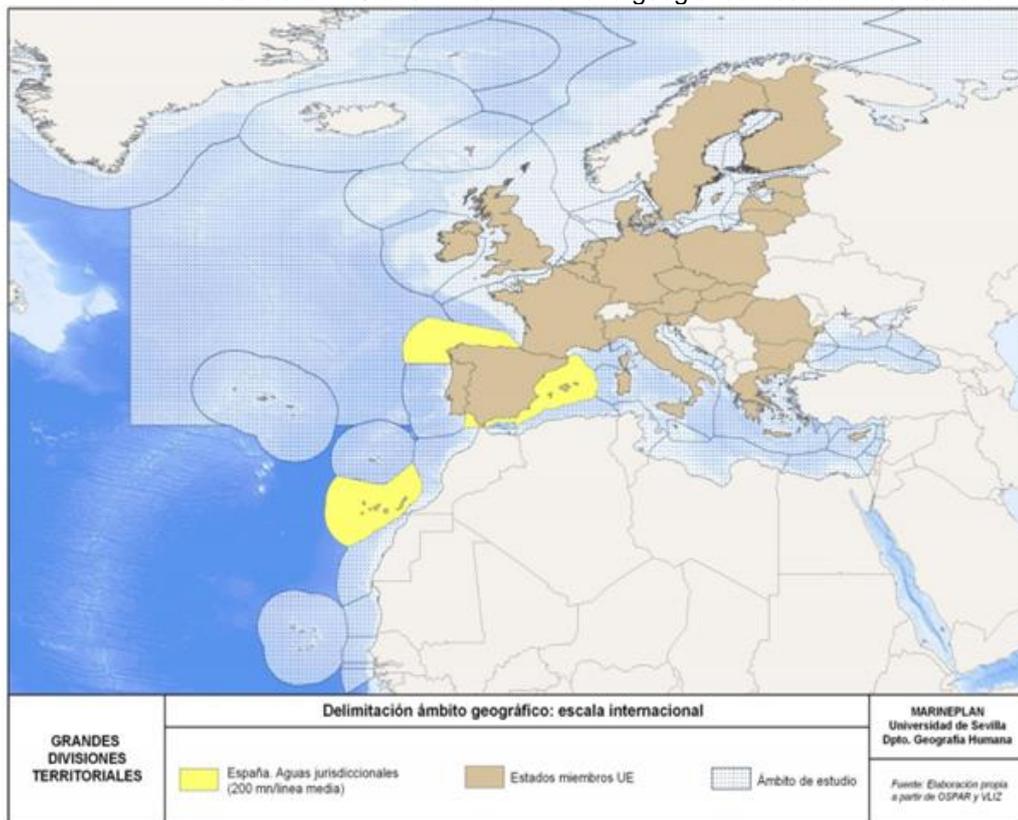
Aguas costeras: Aguas superficiales situadas hacia tierra desde una línea cuya totalidad de puntos se encuentra a una distancia de una milla

náutica mar adentro desde el punto más próximo de la línea de base que sirve para medir la anchura de las aguas territoriales, y que se extienden, en su caso, hasta el límite exterior de las aguas de transición

### **3.9.1. ESCALA INTERNACIONAL.**

La primera división que nos encontramos es a nivel internacional.

**Ilustración 10:** Delimitación ámbito geográfico: escala internacional.



**Fuente:** Marine plan.

Ámbito geográfico: desde el norte de Europa al sur de Canarias, incluyendo las aguas del Atlántico noreste, el Mediterráneo y el mar Negro, y países de Asia, África y Europa.

Por otro lado, en la escala supranacional están incluidas todas las aguas próximas a las aguas españolas, o que tengan alguna relación directa con ellas. El mar Mediterráneo y el mar Negro por tratarse de mares con aguas bajo jurisdicción de países de la Unión Europea, más las aguas de países africanos desde donde hay flujos migratorios directos a España,

como son Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde.

Las líneas medias representan las ZEE hipotéticas de los Estados. Tienen una anchura de 200 millas náuticas desde la línea de costa de los Estados, y su delimitación con otros países adyacentes u opuestos, se basa en el principio de equidistancia.

En este caso, se representan las ZEE hipotéticas, puesto que no están basadas en acuerdos bilaterales en los casos en los que la jurisdicción marítima de un Estado se solapa con la de otro y no todos los países del ámbito las tienen declaradas. En definitiva, se reflejan las zonas marítimas bajo algún tipo de jurisdicción nacional o aquellas zonas que potencialmente podrían ser declaradas como tales por los Estados ribereños adyacentes.

### **3.9.2. REGIONES COSTERAS.**

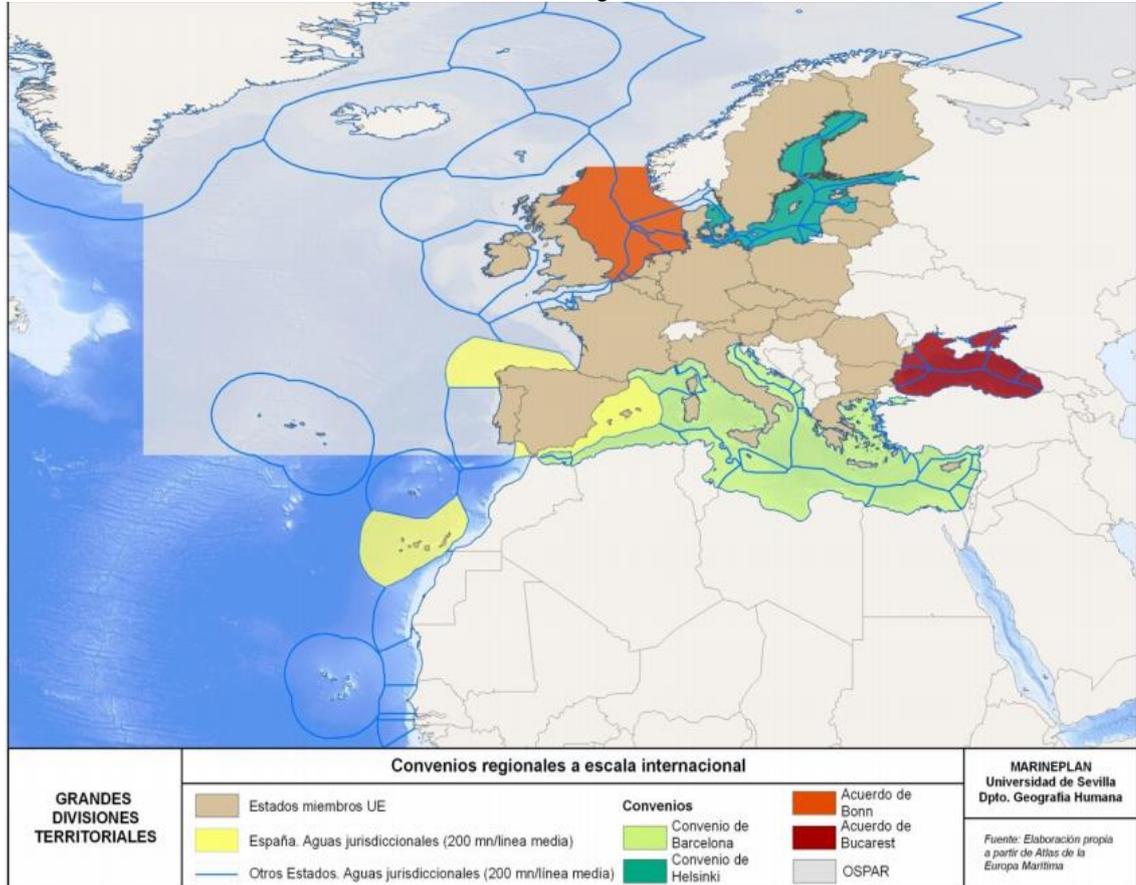
Las regiones costeras presentes a nivel internacional responden a divisiones administrativas realizadas por cada Estado en función de su estructura organizativa y política. Por ello representan las unidades de gestión costera por debajo del nivel estatal, las cuales pueden tener competencias en materia de planificación marítima según la potestad que cada Estado les otorgue.

Nos encontramos notables diferencias entre los tipos de regiones costeras, ya que existen países descentralizados con una estructura federal en los que las regiones tienen un alto nivel de competencias y otros países centralizados en los que ni siquiera existen divisiones administrativas internas. También se pueden encontrar grandes diferencias entre las regiones de Estados miembros de la Unión Europea que adaptan su legislación a la política comunitaria y Estados no miembros que se basan en una legislación independiente a los países de su entorno.

En el caso del mar Mediterráneo se puede considerar también como un mar regional, que por su extensión está compuesto de otros mares

(Adriático, Egeo, etc.) y con la singularidad añadida de que baña Estados de tres continentes enmarcados en diferentes organizaciones (UE/Magreb) y con grandes contrastes políticos, lo cual dificulta su gestión conjunta.

**Ilustración 11:** Convenios regionales a escala internacional.

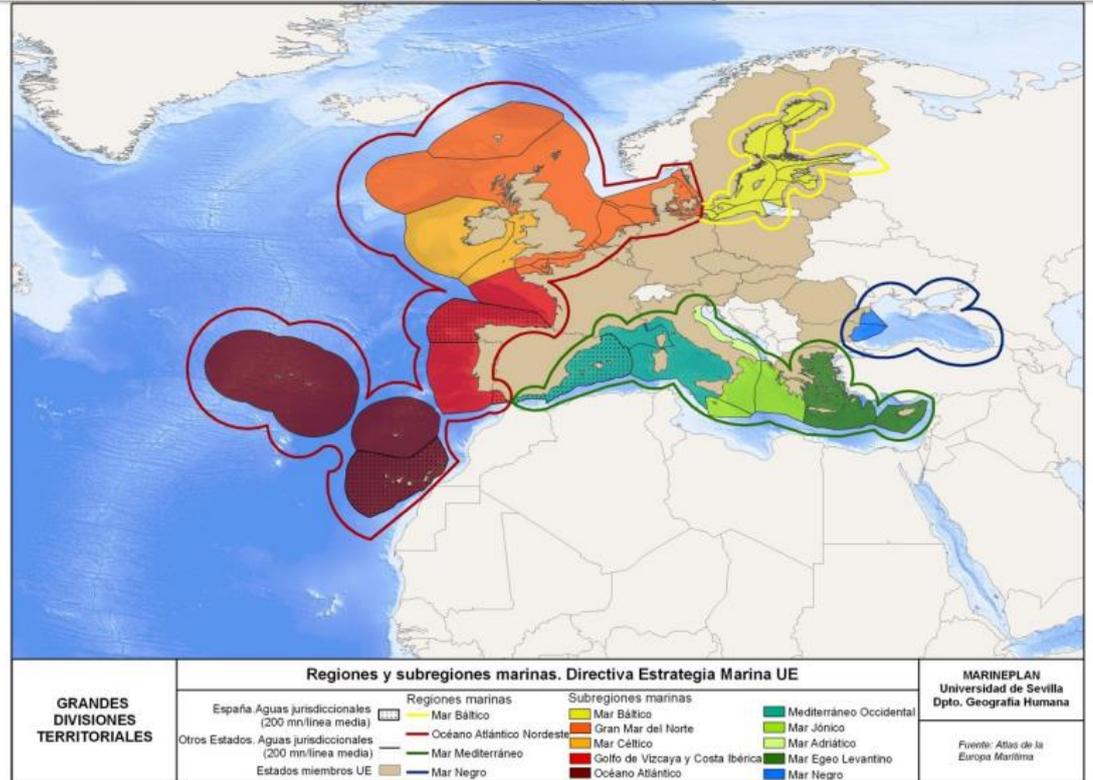


Fuente: Marine Plan.

### **3.9.3. REGIONES Y SUBREGIONES.**

Los EE.MM deben definir estrategias marinas referidas específicamente a sus aguas, pero reflejando a su vez una perspectiva global de las regiones y subregiones marinas en las cuales están inscritas. Por el carácter transfronterizo del medio marino, los Estados miembros deben cooperar para asegurar la elaboración coordinada de las estrategias marinas de cada una de las regiones o subregiones marinas.

Ilustración 12: Regiones y subregiones marinas.



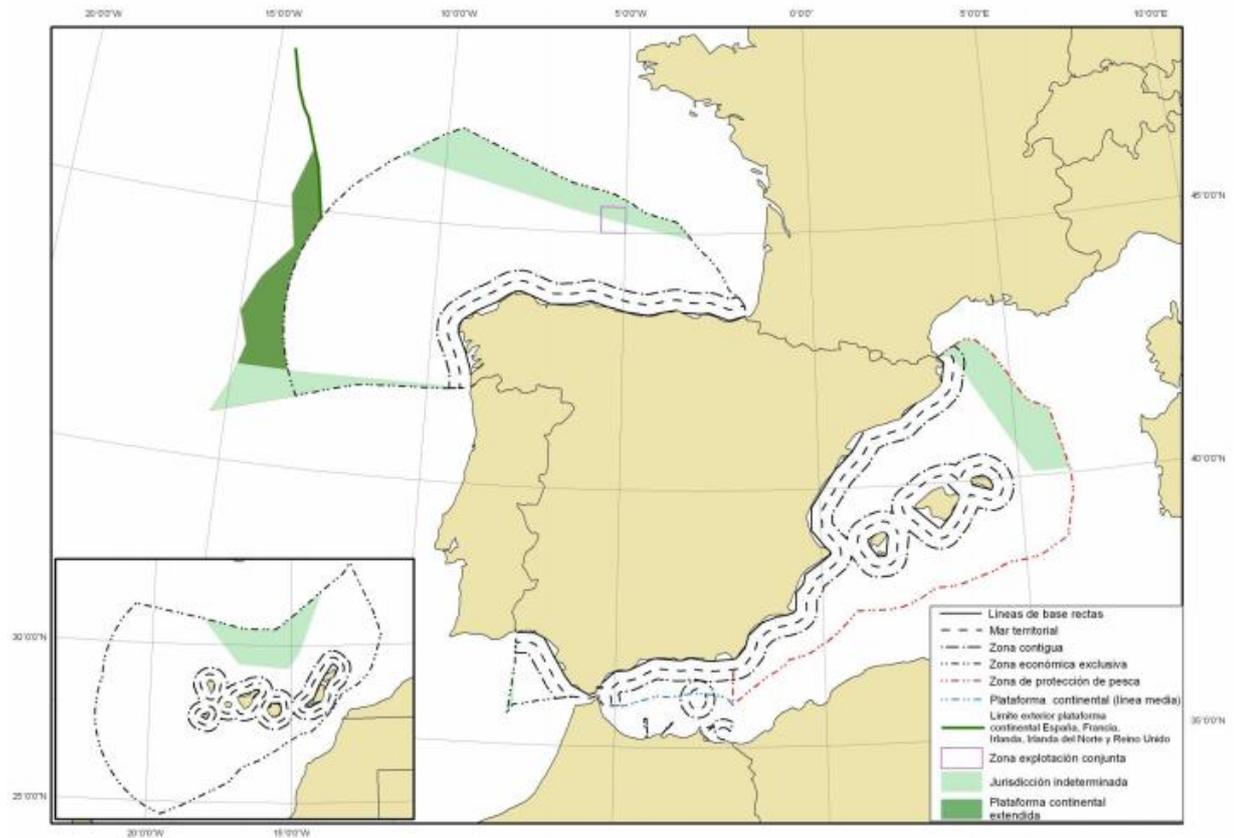
Fuente: Marine Plan

### 3.9.4. ESCALA NACIONAL.

Ahora definiremos la planificación espacial de España.

Ámbito geográfico: La totalidad de las aguas jurisdiccionales españolas, que se extienden de norte a sur desde la frontera de las ZEE de España y Francia en el golfo de Vizcaya hasta el límite sur de la ZEE que genera el archipiélago canario; de este a oeste desde el límite acordado entre España e Italia para la delimitación de la plataforma continental hasta el límite exterior más occidental de la ZEE de Canarias.

Ilustración13: Divisiones a escala nacional.



Fuente: Marine Plan

### **3.9.5. PUERTOS.**

España posee una extensa red de instalaciones portuarias, algunas de las cuales ocupan una posición privilegiada en la red global de rutas marítimas. La LPMM, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de Diciembre, distingue entre los puertos de titularidad autonómica (básicamente los puertos pesqueros, deportivos y de refugio), que dependen del Gobierno de la Comunidad Autónoma donde están ubicados, y los puertos de titularidad estatal, es decir, los puertos calificados como de interés general por reunir alguna de las siguientes características:

Se efectúan en ellos actividades comerciales marítimas internacionales. Sirven a industrias de importancia estratégica para la economía nacional.

El volumen anual y las características de sus actividades

comerciales marítimas alcanzan niveles suficientemente relevantes, o responden a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

Sus especiales condiciones técnicas o geográficas son esenciales para la seguridad del tráfico marítimo.

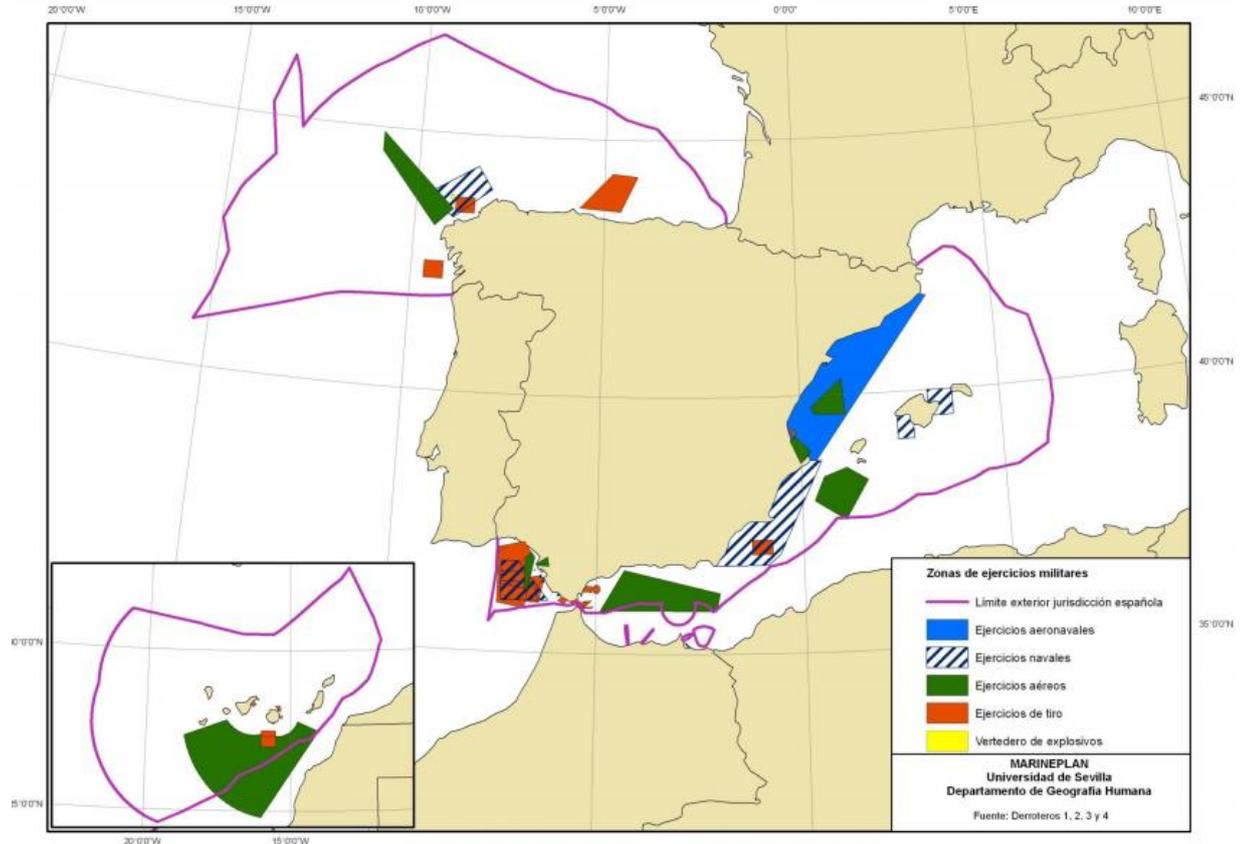
El Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por 53 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento.

La Autoridad Portuaria se limita a ser un proveedor de infraestructura y suelo portuario y a regular la utilización de este dominio público, mientras que los servicios son prestados fundamentalmente por operadores privados en régimen de autorización o concesión. Por otra parte, la función de los puertos desborda su tradicional papel como meros puntos de embarque o desembarque de mercancías y pasajeros para convertirse en centros en los que se ubica toda una serie de actividades que generan valor añadido a la mercancía, plenamente integrados en las cadenas logísticas e intermodales.

#### **3.9.6. ZONAS MILITARES.**

Las zonas de ejercicios militares están presentes en todo el litoral. Las actividades militares pueden restringir, de bien de forma permanente o temporal otros usos como el fondeo y la navegación. La actividad en estas zonas serán anunciadas en las publicaciones de Avisos a los Navegantes por medio de radio-avisos costeros.

Ilustración 14: Zonas de ejercicios militares.



Fuente: Marine Plan.

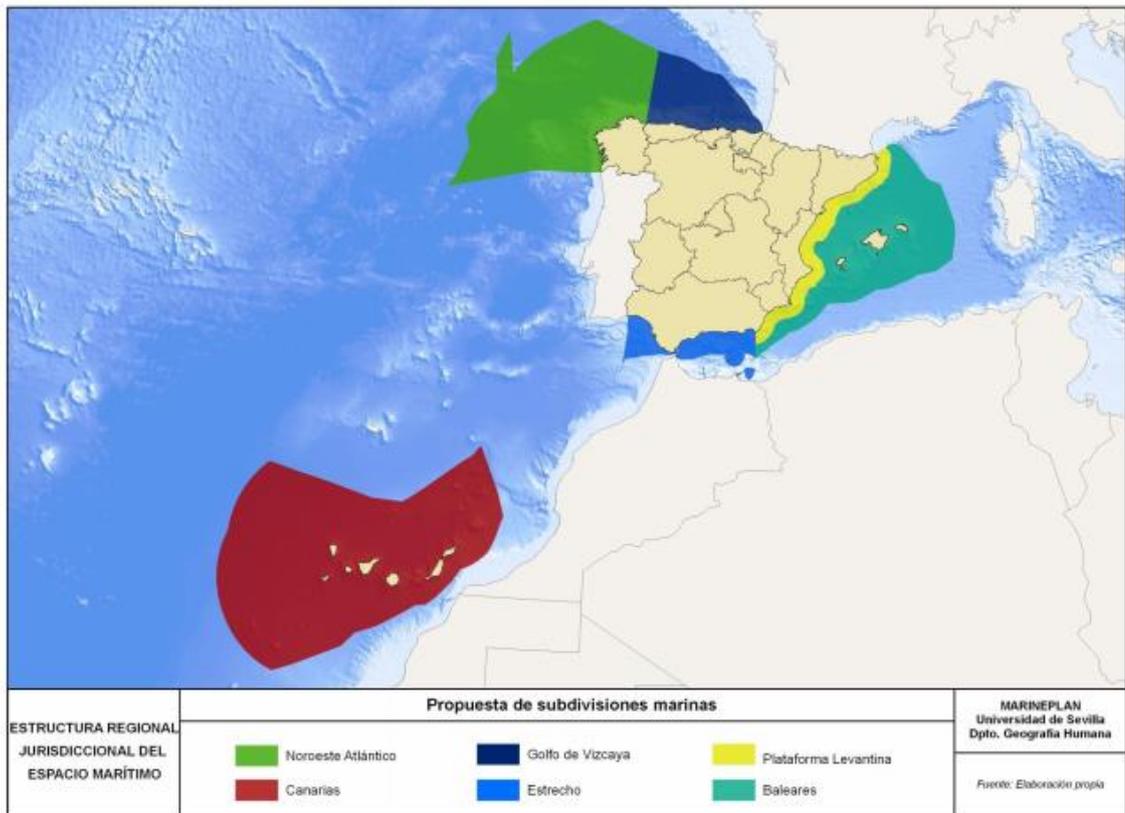
### **3.9.7. ESCALA NACIONAL-REGIONAL.**

La escala Nacional-regional viene definida por el establecimiento de subdivisiones marinas del conjunto de las aguas jurisdiccionales españolas. El objetivo que persigue el establecimiento de un modelo territorial de la ordenación marina en España es determinar las grandes líneas y condicionantes para el desarrollo de planes a escala sub-regional, regional y/o nacional.

La Directiva Marco sobre Estrategia Marina (Directiva 008/56/CE) remite a la regionalización como metodología para aplicar un determinado conjunto de normas o planes; y es en este sentido en el que se inscribe la presente propuesta de subdivisiones marinas a escala nacional.

Las subdivisiones son: Atlántico Noroeste, Golfo de Vizcaya-Cantábrico, Plataforma Levantina, Baleares, Estrecho y Canarias.

Ilustración 15: Subdivisiones marinas



Fuente: Marine Plan

### **3.9.8. SUBDIVISIÓN ESTRECHO.**

Para el presente trabajo, nos centraremos en la Subdivisión Estrecho.

La Subdivisión marina Estrecho se extiende de oeste a este desde la frontera con Portugal en la desembocadura del río Guadiana, hasta el meridiano que pasa por el cabo de Gata. Se puede considerar todo este ámbito como Estrecho de Gibraltar: de escala transcontinental por donde discurre uno de los flujos de tráfico marítimo de primer orden mundial. Jurisdiccionalmente, las aguas del golfo de Cádiz incluyen mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva.

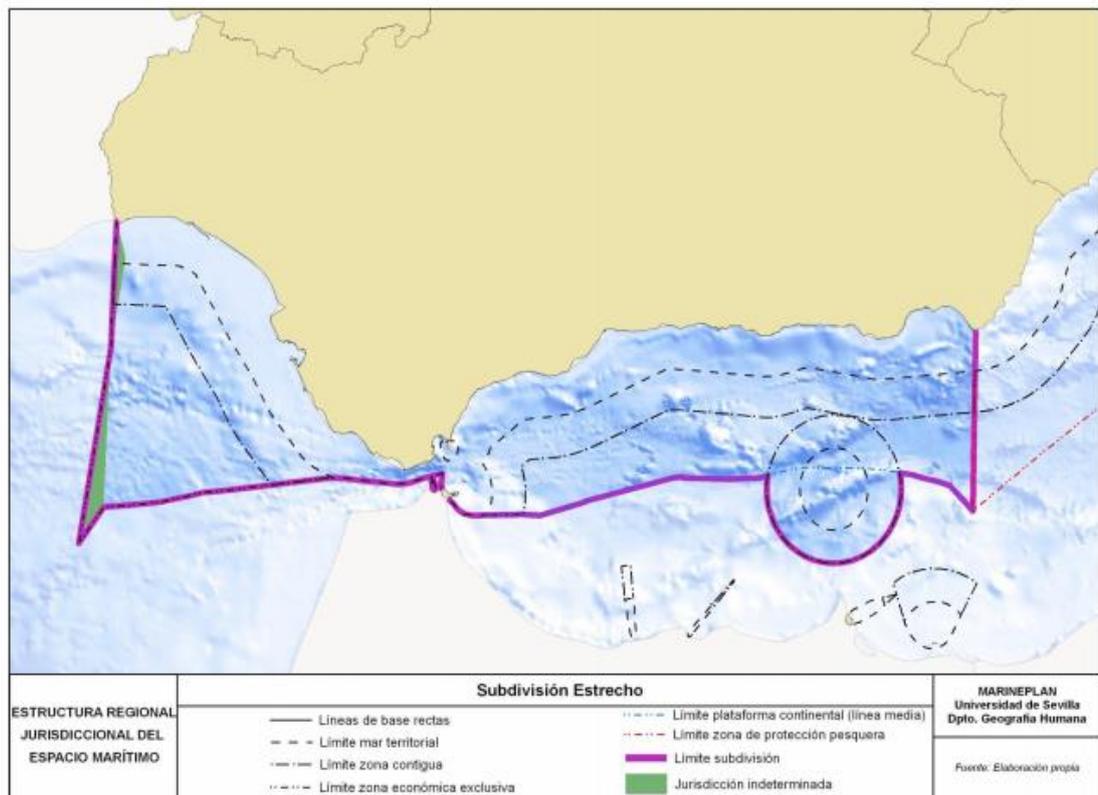
Los territorios españoles en la costa africana junto con el Peñón de Gibraltar otorgan a toda esta región una notable complejidad política, funcional y jurisdiccional desde el punto de vista marítimo. La totalidad de las fronteras con países adyacentes y opuestos están pendientes de delimitar,

excepto con Portugal, con quien existe un acuerdo para la delimitación del mar territorial, la zona contigua y la plataforma continental (1976).

La Subdivisión presenta dos fronteras marítimas nacionales, una con Portugal y otra con Marruecos. En el mar de Alborán al no aplicarse la Ley de ZEE, el mar territorial linda con la alta mar.

La base territorial de esta Subdivisión corresponde a una sola Comunidad Autónoma, Andalucía, aunque también se localizan en su entorno dos Ciudades Autónomas, Ceuta y Melilla.

**Ilustración 16:** Subdivisión Estrecho.



**Fuente:** Marine Plan.

La Subdivisión Estrecho se caracteriza por la presencia de un elevado número de actividades, dada su ubicación en la confluencia del Atlántico y el Mediterráneo y su situación de espacio fronterizo entre África y Europa.

### **3.9.9. ESCALA SUB-REGIONAL.**

En la escala subregional se establecen una serie de subzonas dentro de cada una de las subdivisiones realizadas en la escala nacional regional. Estas subzonas se justifican por la necesidad de llevar a cabo un análisis de mayor detalle y su delimitación obedece a determinados criterios, principalmente la vinculación al territorio, la morfología y la homogeneidad en relación a la extensión superficial. La Directiva Marco sobre Estrategia Marina (Directiva 008/56/CE) remite a la regionalización como metodología para aplicar un determinado conjunto de normas o planes; y es en este sentido en el que se inscribe la presente propuesta de división de las aguas españolas en 34 subzonas.

La subdivisión Estrecho está delimitada en seis subzonas:

Huelva: desde la frontera marítima entre España y Portugal en la desembocadura del Rio Guadiana, hasta el límite de los municipios de Palos de la Frontera y Almonte.

Golfo de Cádiz: desde el límite anterior, incluyendo el estuario del Guadalquivir y la bahía de Cádiz, hasta la línea que une Cabo Trafalgar y Cabo Espartel.

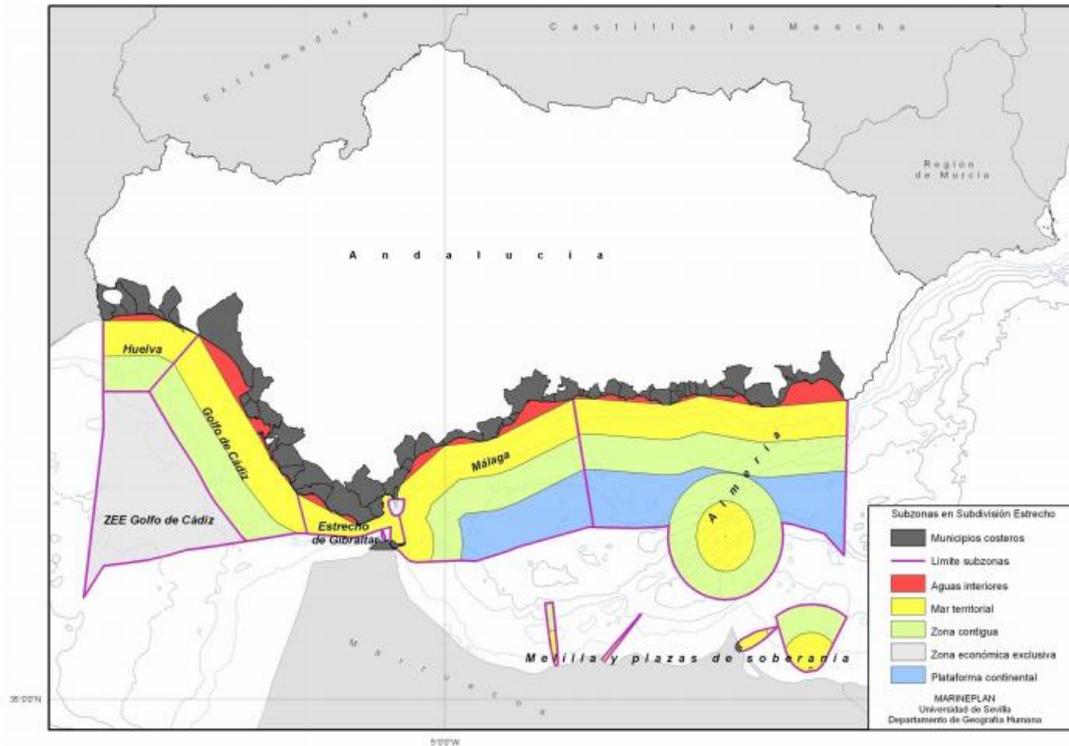
ZEE golfo de Cádiz: comprende el espacio marítimo declarado zona económica exclusiva en el golfo de Cádiz, desde el límite exterior de la zona contigua.

Estrecho: desde la línea que une cabo Trafalgar y cabo Espartel hasta la línea que une punta Europa y punta Almina. Estos límites se refieren a lo que jurídicamente denominamos Estrecho de Gibraltar.

Málaga: aguas jurisdiccionales españolas adyacente a la costa malagueña desde el final de la subzona Estrecho hasta punta de Vélez-Málaga.

Almería: desde el punto anterior hasta el meridiano que pasa por el cabo de Gata en Almería.

**Ilustración 17:**Subzonas en la Subdivisión Estrecho.



**Fuente:**Marine Plan.

### **3.9.10. ESCALA LOCAL.**

Hemos visto que dentro de la subdivisión del Estrecho se establecen cuatro ámbitos o niveles de planificación marítima según la escala de intervención. Existe una relación de jerarquía entre ellos, correspondiéndose el primer nivel con la Subdivisión Estrecho, que se extiende desde la frontera con Portugal en la desembocadura del Guadiana hasta el cabo de Gata.

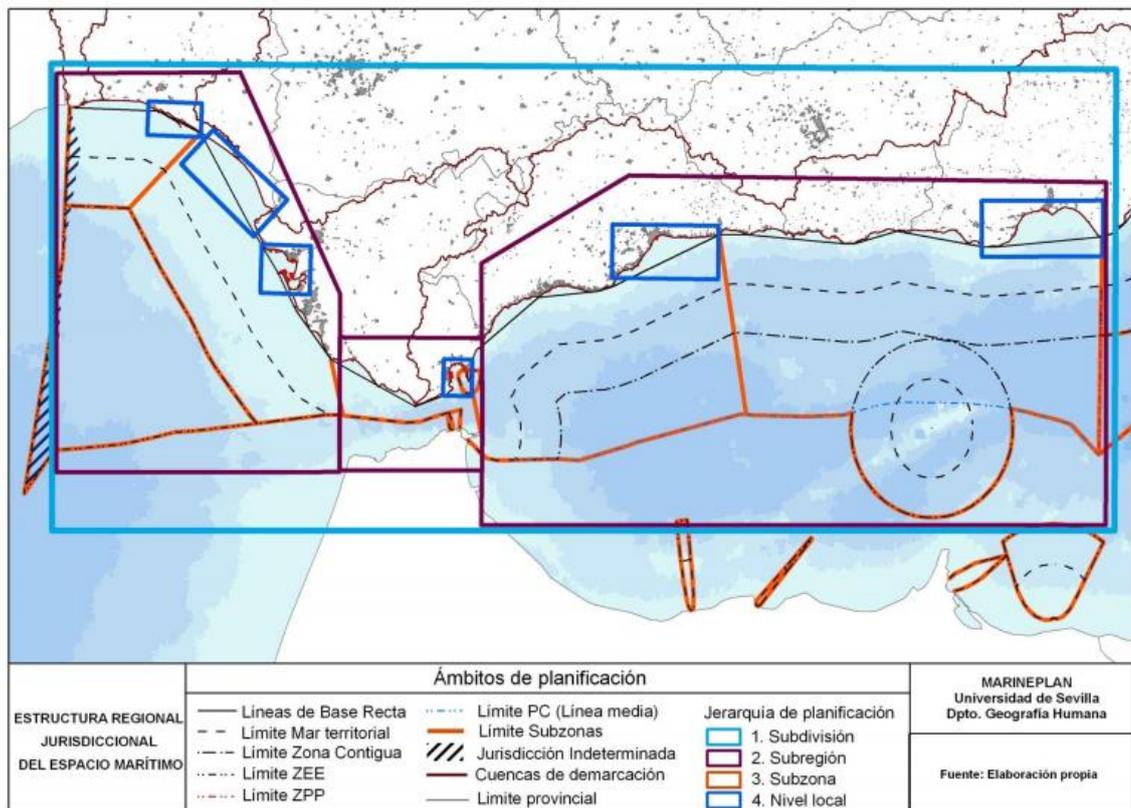
El segundo nivel está compuesto por las denominadas Subregiones, las cuales son unidades morfológicas homogéneas: golfo de Cádiz, Estrecho de Gibraltar y mar de Alborán.

El tercer ámbito de planificación se corresponde con las subzonas, establecidas según su homogeneidad, vinculación al territorio y morfología,

por lo que están encuadradas dentro del nivel anterior. Son seis subzonas en la subdivisión Estrecho: Huelva, Golfo de Cádiz, ZEE Cádiz, Estrecho, Málaga y Almería.

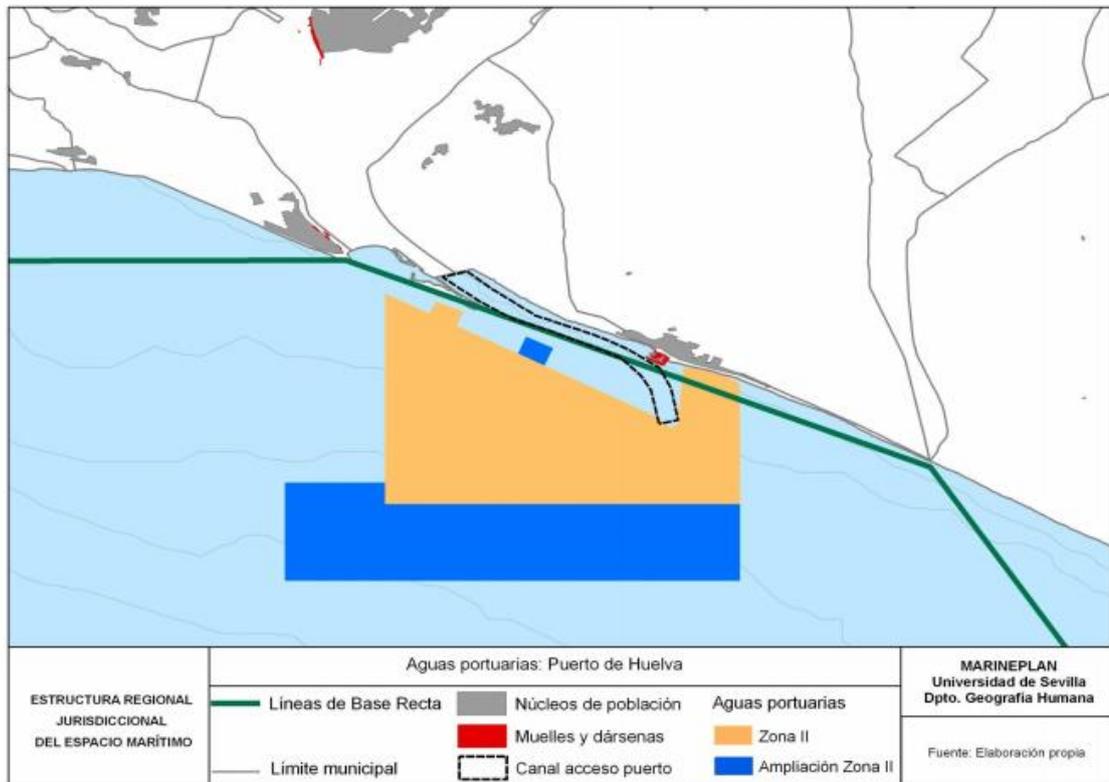
El cuarto nivel representa la escala local y está formado por los tipos morfológicos costero-marinos tales como ensenadas, golfos y bahías presentes en cada una de las subzonas y los puertos y aguas portuarias existentes. Encontramos seis tipos morfológicos (Huelva, estuario del Guadalquivir, bahía de Cádiz, bahía de Algeciras, ensenada de Málaga y bahía de Almería) y cinco puertos (puerto de Huelva, puerto Bahía de Cádiz, puerto Bahía de Algeciras, puerto de Málaga y puerto de Almería).

**Ilustración 18:** Ámbitos de planificación en la Subdivisión Estrecho.



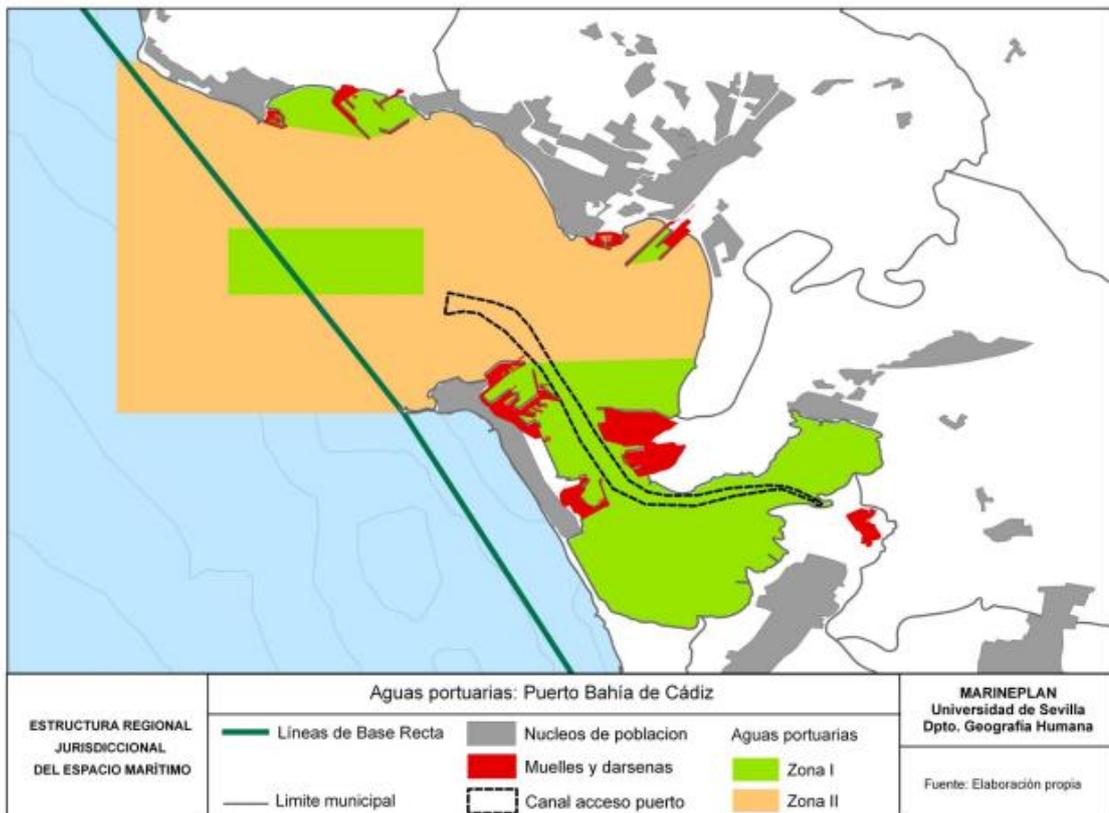
Fuente: Marine Plan.

**Ilustración 19:** Aguas portuarias del puerto de Huelva.



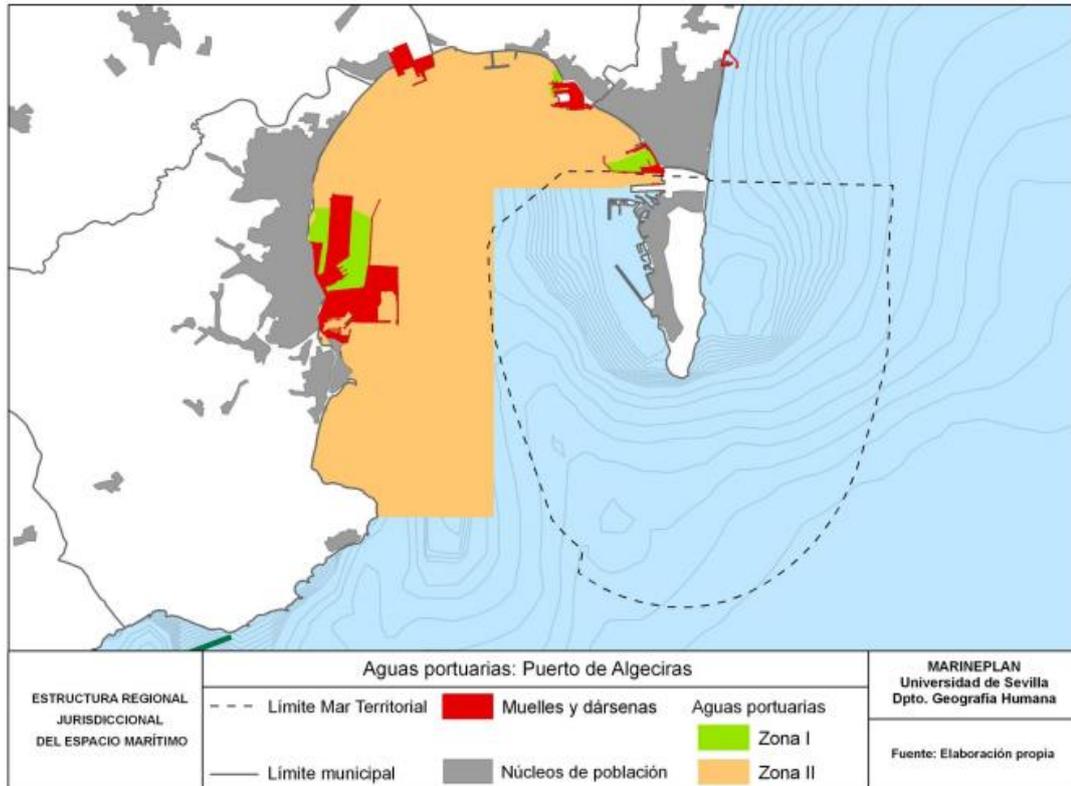
Fuente: Marine Plan.

**Ilustración 20:** Aguas portuarias del puerto Bahía de Cádiz.



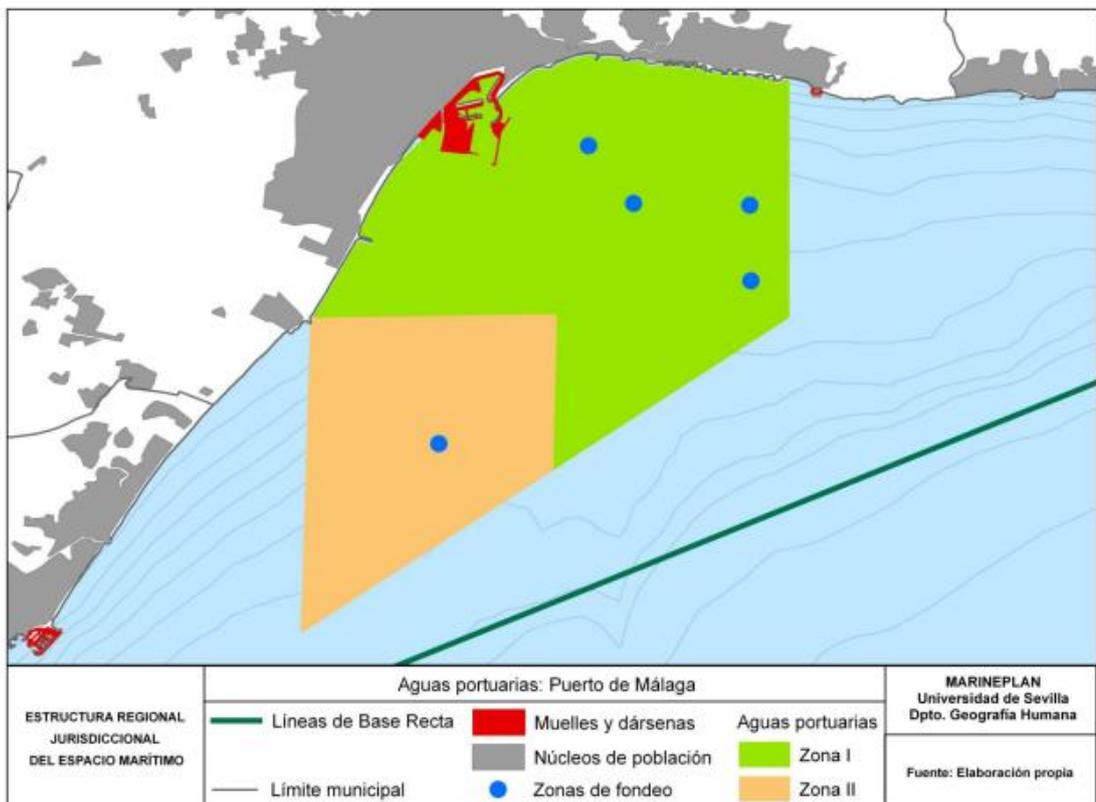
Fuente: Marine Plan.

**Ilustración 21:** Aguas portuarias del puerto de Algeciras.

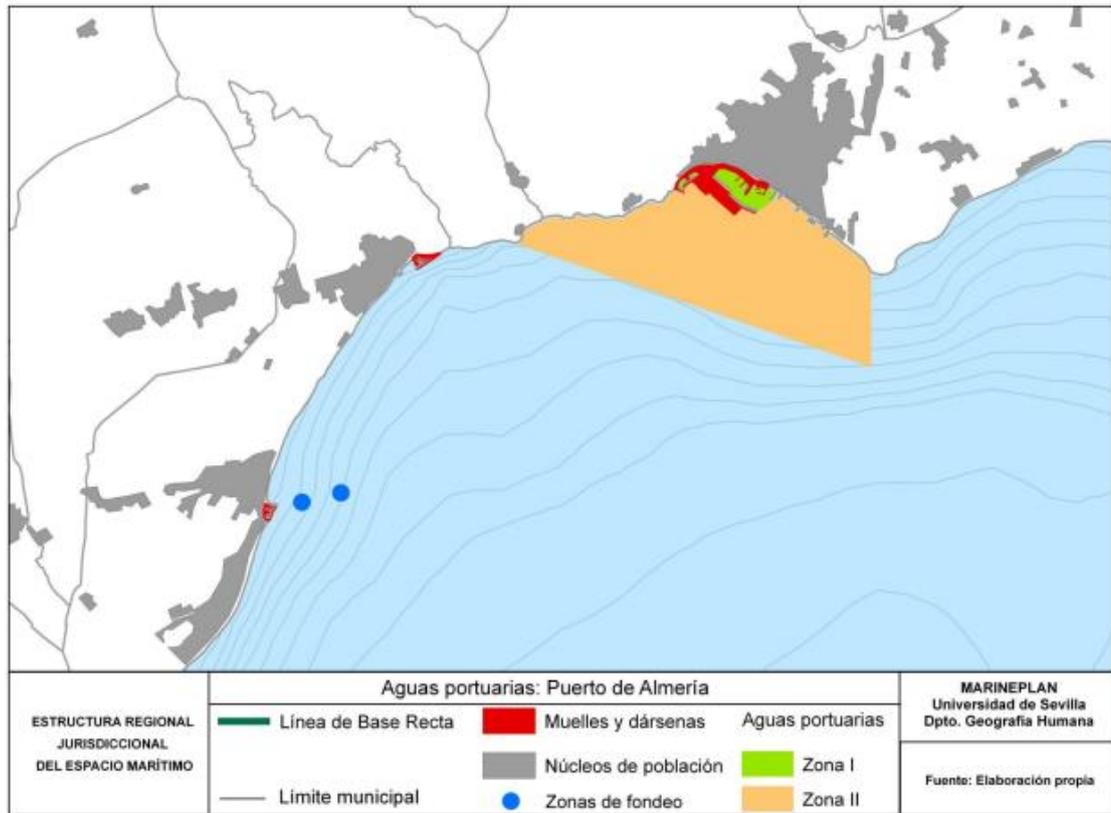


Fuente: Marine Plan.

**Ilustración 22:** Aguas portuarias del puerto de Málaga.



Fuente: Marine Plan.

**Ilustración 23:** Aguas portuarias del puerto de Almería.

Fuente: Marine Plan.

### **3.10. PROBLEMÁTICA CON LA PLANIFICACION ESPACIAL.**

La subdivisión Estrecho es una de las seis que se han establecido de las aguas jurisdiccionales españolas con objeto de determinar un modelo general que sirva como base para la ordenación espacial marina.

En términos de protección marítima esta subdivisión Estrecho es una de las más reguladas a escala nacional. Esta circunstancia obedece a la confluencia de actividades que interactúan en sus aguas y que comportan un alto nivel de riesgos.

Se han representado alguna zona o subzona aun en estado hipotético, puesto que no están basadas en acuerdos bilaterales en los casos en los que la jurisdicción marítima de un Estado se solapa con la de otro y no todos los países del ámbito las tienen declaradas. En definitiva, se reflejan las zonas marítimas bajo nuestra jurisdicción nacional o aquellas

zonas que potencialmente podrían ser declaradas como tales por los Estados ribereños adyacentes.

El estudio jurídico del Estrecho de Gibraltar constituye una empresa difícil de abordar por la existencia de intereses difíciles de conciliar entre los Estados ribereños, relativos a los títulos de soberanía sobre determinados territorios. Circunstancia toda que han impedido, desde hace años (incluso podríamos decir, desde hace siglos) la definición consensuada de los límites jurisdiccionales en la región. Y es que, las reivindicaciones de soberanía, en el caso de Marruecos en relación con los territorios españoles situados en la costa magrebí del Mediterráneo y las interpretaciones enfrentadas del artículo X del Tratado de Utrecht entre España y Reino Unido de Gran Bretaña respecto de la colonia británica de Gibraltar, han condicionado históricamente la relaciones internacionales de estos países, convirtiendo el Estrecho de Gibraltar en un perfecto laboratorio para el estudio del derecho internacional, en general, y las normas del derecho del mar, en particular.

### **3.10.1. PUNTOS DE SOBERANÍA CONTROVERTIDA O DISCUTIDA Y LA DEFINICIÓN DE LAS FRONTERAS MARINAS.**

Una de las cuestiones que más llama la atención en el estudio de este tema es la existencia de reclamaciones sobre pequeños territorios situados a uno y otro lado de sus orillas (Del Valle 2013). Reclamaciones que afectan de forma intermitente las relaciones entre España, Marruecos y Reino Unido. Es el caso de Marruecos, en relación con el territorio español situado en Ceuta y el islote de Perejil con respecto a España, y el de ésta en relación con las aguas que circundan la colonia británica de Gibraltar.

### **3.10.2. ISLA DE PEREJIL.**

La situación, en la práctica, es de total indefinición e, incluso, de potencial conflicto, ya que mientras que para España esta isla proyecta aguas jurisdiccionales, para Marruecos se encuentra en aguas interiores marroquíes, considerándola como territorio propio. No existe pues, ningún

acuerdo de delimitación, sino posiciones encontradas, de tal manera que cada una de las partes se reconoce así mismo derechos sobre las aguas que rodean la isla, sin atender a las reivindicaciones de la otra parte. En cualquier caso, aplicando la normativa internacional, podría decirse que los límites de este accidente geográfico vienen determinados por la línea equidistante entre el territorio español y el marroquí, quedando conectadas las aguas territoriales del Perejil con las proyectadas por la Península mediante un corredor de aguas españolas.

### **3.10.2. LA CIUDAD ESPAÑOLA DE CEUTA.**

Este territorio español, situado en la costa africana y en pleno corazón del Estrecho de Gibraltar, ha sido, junto con la ciudad de Melilla y los peñones de Vélez de la Gomera, Alhucemas y las islas Chafarinas, objeto de reivindicaciones por parte del gobierno marroquí desde 1956.

Lo que parece evidente es que existen títulos de soberanía españoles sobre la ciudad de Ceuta, parte integrante del Estado español y al que por tanto, le corresponden, como a cualquier parte del territorio, un mar territorial, una zona contigua, una ZEE y una plataforma continental. Espacios todos ellos que se solapan con los proyectados por Marruecos, sin que al día de hoy se haya alcanzado un acuerdo.

### **3.10.3. LA COLONIA BRITÁNICA DE GIBRALTAR**

El régimen jurídico de las aguas de la Bahía de Algeciras y, en concreto, de su delimitación, está íntimamente condicionada por la controversia hispano-británica relativa a la colonia de Gibraltar y a la interpretación del artículo X del Tratado de Utrecht de 1713, por el que España cedió a la Corona de Gran Bretaña la entera y plena propiedad de la ciudad y del castillo de Gibraltar, juntamente con su puerto, defensa y fortaleza.

El problema que plantea la colonia de Gibraltar, entre otros, es el de

la falta de coincidencia entre España y Reino Unido a la hora de interpretar el art. X de Tratado de Utrecht y la controvertida ocupación paulatina que los ingleses han ido haciendo desde entonces de espacios que, originariamente, no fueron cedidos, y que afectan a las aguas del estrecho. Y es que, para el gobierno británico "el hecho de que solamente el puerto de Gibraltar fuera cedido sin ninguna mención a una cesión de aguas territoriales es irrelevante, ya que es una posición mantenida desde hace tiempo que una cesión de territorio automáticamente conlleva la cesión de las aguas territoriales a menos que lo contrario se haya establecido específicamente". De este modo Reino Unido ha extendido sus aguas jurisdiccionales hasta las 3 m.n. alrededor del Peñón y hasta las 2 m.n. en la Bahía de Algeciras, argumentando que no se puede ceder una plaza marítima sin derecho a los espacios marítimos adyacentes.

Para España, sin embargo, la actitud británica es contraria al Derecho internacional, al considerar que la controversia debe valorarse en el marco del párrafo 6º de la Resolución 1514 (XV) de las NNUU, en la que se afirma que "todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas".

Además, el gobierno español siempre se ha mantenido firme y ha interpretado literalmente el artículo X del Tratado de Utrecht, reconociendo la soberanía británica tan solo sobre las aguas del puerto gibraltareño.

El Brexit, que ya hemos citado anteriormente, constituye una dificultad añadida a la concepción jurídica de esta frontera. Dado lo reciente del hecho, todavía no se sabe que ocurrirá en Gibraltar.

### **3.10.3. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE NAVEGACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.**

Para este tipo de estrechos, la CDUDM establece el régimen de "paso en tránsito" (parte III, sección 2, arts. 37-44), por el cual se entiende el

ejercicio de la libertad de navegación y sobrevuelo exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por tales estrechos. Sin embargo, este requisito no impide el paso de buques para entrar en un Estado ribereño del estrecho, para salir de dicho Estado o para regresar a él, con sujeción a las condiciones que regulan la entrada a ese Estado (art. 38.2).

Con relación al paso en tránsito de los buques, éstos cumplirán los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados de seguridad en el mar para prevenir abordajes y para la prevención, reducción y control de la contaminación (art. 39.2, a y b).

Respecto a las aeronaves, el artículo obliga a las aeronaves civiles a observar el reglamento del aire establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); las aeronaves de Estado cumplirán normalmente tales medidas de seguridad y en todo momento operarán teniendo debidamente en cuenta la seguridad de la navegación (art. 39.3, a).

En la práctica, pues, no se puede hablar de acuerdo de fronteras en la zona sino de fronteras trazadas unilateralmente y con fisonomía diferente dependiendo del país, lo que hace del Estrecho un punto potencialmente conflictual. Situación, sin embargo, que se ve matizada por las buenas relaciones de vecindad que, por lo general, existen entre los Estados afectados.

Esto y la conciencia de la importancia de la seguridad marítima en el Estrecho, hacen que a pesar de sus diferencias, los 3 actúen a favor de acuerdos multilaterales y trabajar conjuntamente para reducir los riesgos y vulnerabilidades.

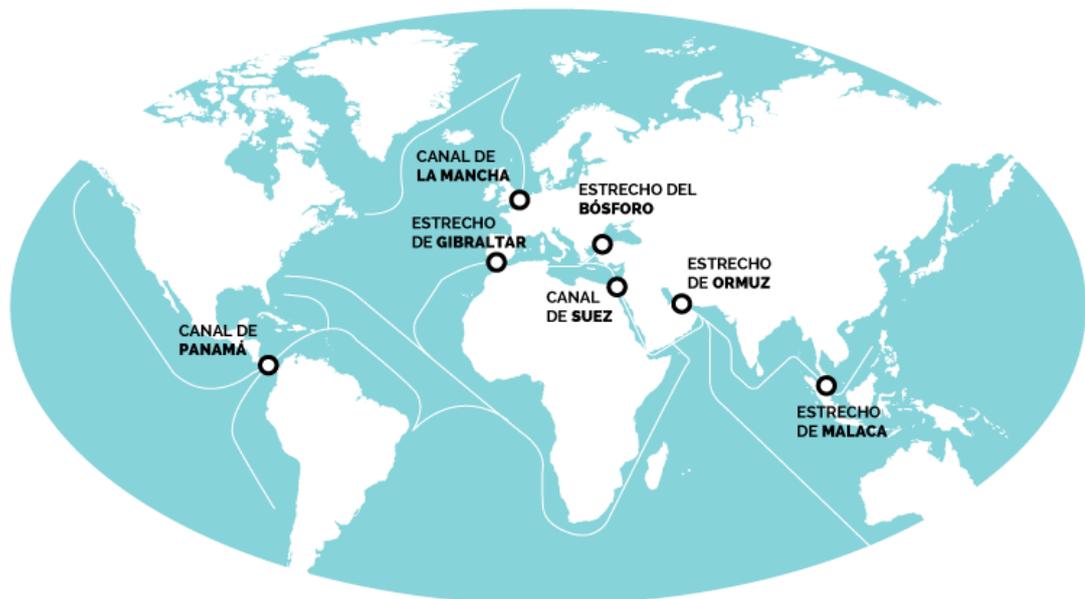
### **3.11. IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR.**

El Estrecho de Gibraltar es uno de los puntos más calientes del planeta. En este angosto canal de apenas 15 millas que separa el continente Europeo y el Africano tienen lugar todos los tráfico ilícitos, desde las drogas

y las armas, hasta el tabaco y los inmigrantes irregulares, todo ello con una compleja conexión con el yihadismo. Durante décadas, la coordinación y colaboración entre las agencias implicadas en su vigilancia y protección, desde la Armada y la Guardia Civil, hasta Salvamento Marítimo y Vigilancia Aduanera, ha sido más que deficiente. El recién creado Consejo de Seguridad Marítima ha logrado por fin poner a todos a trabajar en la misma dirección.

El Estrecho de Gibraltar forma parte de la primera ruta comercial del mundo, es la ruta marítima más corta entre el sureste asiático, China y Oriente Próximo, de su petróleo, gas y mercancías y las costas atlánticas de Europa, África y el continente americano. Por este pasillo transita la mitad del comercio mundial y un tercio del gas y el petróleo. El 80% de las mercancías, gas y petróleo que consume la Unión Europea pasan por este lugar.

**Ilustración 24:** Principales rutas del petróleo.



**Fuente:** OMI.

Para España, el transporte marítimo tiene una importancia vital, debido a nuestra dependencia del mar, el 90% de las importaciones y el 60% de las exportaciones se realizan por este medio, además de la dependencia

energética, obtenemos el 90% de nuestro suministro por vía marítima, principalmente del Mediterráneo. La mitad del gas que llega a nuestro país (en barco o a través de los gaseoductos que atraviesan el Mediterráneo desde Argelia y Marruecos hasta Andalucía) y gran parte del petróleo, ya sea desde Oriente Próximo, el Magreb o el golfo de Guinea, llega a las refinerías españolas por este enclave. La de mayor capacidad y con mayores reservas estratégicas del país es la de Cepsa en San Roque, en pleno corazón de la bahía de Algeciras.

En este enclave encontramos los dos puertos con más movimiento del Mediterráneo, Por un lado el de Algeciras, punto estratégico de transbordo de mercancías entre Oriente y Occidente, mueve unos 5 M de contenedores, a los que habría que sumar los 3M que terminaron en el puerto marroquí de Tánger Med I el pasado año, inaugurado en 2007, y teniendo en cuenta que cuando termine su segunda fase, según las previsiones moverá 8 M de contenedores.

Todos los barcos que transitan por estas aguas lo hacen bajo el control de las torres de vigilancia del tráfico de Tarifa (Cádiz) y Ksar es-Seghir(Marruecos) . Por el DST transitan unos 110.000 barcos al año, cada uno por su derecha, por un carril de 2,5 millas de anchura en cada sentido separado por una mediana de 0,5 millas, que solo puede ser traspasada por los ferris que hacen la línea Algeciras-Tánger-Tarifa. Cada verano tiene lugar la Operación Paso del Estrecho, en la que se prepara un dispositivo especial de coordinación operativa ante la afluencia de magrebíes que cruzan Europa con destino final África en la que se ven pasar unos 2.5 millones de pasajeros y unos 600.000 vehículos.

La Bahía de Algeciras siempre está repleta de buques, cada día discurren por sus aguas unos 300 grandes barcos, sin contar lanchas, yates y veleros, además de los que están fondeados esperando para realizar el bunkering, un negocio que mueve unas 7 millones de toneladas al año, y que esta escasamente regulado, siendo Gibraltar el líder en el Mediterráneo.

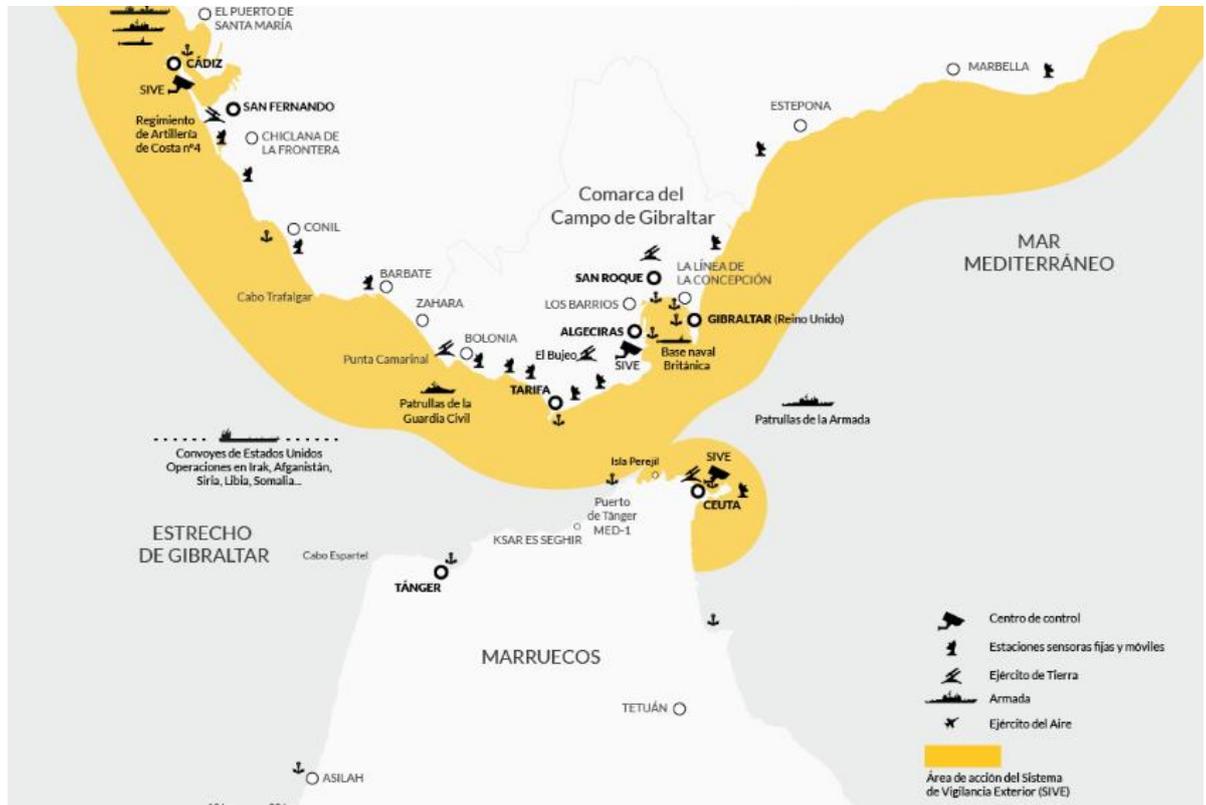
Debido a la importancia geoestratégica del Estrecho podremos encontrar en él a las grandes potencias mundiales ejerciendo de centinelas globales, se pueden ver desde submarinos ingleses o estadounidenses con propulsión nuclear y armas atómicas a bordo; a barcos oceanográficos y falsos pesqueros rusos con sistema de espionaje. Se dan lugar operaciones de la OTAN, que cuenta con una base logística en Queensway Road(Gibraltar) , con sensores de la Royal Navy británica en la bahía de RosiaBay. Además de con sofisticados sistemas de vigilancia estadounidenses en Rota como parte del Escudo Antimisiles, también está el grueso de la flota española concentrada en esa base, aviones de patrulla marítima de los ejércitos del Aire españoles y americanos en la base sevillana de Morón. Y del Sistema Santiago de guerra electrónica del ejército español, activo entre las dos costas. Y del Centro de Operaciones de Artillería de Costa, en su bunker de El Bujeo, cerca de Tarifa, uno de los mejores observatorios del Estrecho, capaz de detectar objetivos navales a 20 km. Y de los misiles antiaéreos Patriot en San Roque. Y de la nueva base naval marroquí de Ksar es-Seghir. Todos ellos a fin de asegurar la zona y los intereses de sus países.

Teniendo en cuenta que el yihadismo se encuentra muy cerca, adquiriendo importancia en la región africana del Sahel y dos estados ribereños para España, Argelia y Libia, el primero uno de sus suministradores energéticos y el segundo un Estado prácticamente deshecho ,sin olvidar que este es un paso obligado de los convoyes de EE.UU en sus operaciones militares en África, Asia y el Magreb, hacen que el Estrecho sea uno de los puntos más calientes de la estrategia de seguridad de la OTAN y de la Unión Europea.

Toda la información del Estrecho es transmitida en tiempo real al Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) en Cartagena, además de llegar hasta Madrid, al Centro Nacional de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras. Todo esto sumado a la información suministrada por FRONTEX y EUROSUR.

El siguiente paso de colaboración e integración será el Programa Perseus, un software capaz de detectar de forma automática las acciones sospechosas de los buques.

Ilustración 25: Áreas de acción de SIVE.



Fuente: Ministerio de Defensa.

Hasta hace años se veía la frontera en el Estrecho como un problema de España, pero desde hace un tiempo hasta ahora se viene concienciando a nivel internacional que hay que trabajar de manera conjunta, porque la seguridad es de todos y el crimen organizado va contra todos. En España hacía falta una autoridad superior que pusiera orden y que fuera la encargada de la seguridad marítima nacional. El primer paso fue la creación en 2012 del Departamento de Seguridad Nacional. Del trabajo de este equipo surgiría en 2013 la ESN y de ese documento marco, a finales de 2013 surgió la ESMN, y por primera vez se empezó a llamar a la colaboración a todos los actores presentes.

### **3.12. RIESGOS Y AMENAZAS.**

Analizadas las principales características estructurales que definen el sistema marítimo español, resulta necesario considerar los factores o variables que inciden en su seguridad tal y como la hemos definido.

Las amenazas constituyen una categoría específica de riesgos que por su naturaleza, características y efectos para la seguridad nacional de los países deben ser tratadas de forma diferenciada. Consideramos las amenazas como las probabilidades de ocurrencia de conductas, individuales o colectivas, deliberadamente orientadas a provocar daños o perjuicios directos en las personas y/o las cosas. Teniendo en cuenta que en las amenazas interviene la voluntad humana dirigida a causar los daños o perjuicios, a diferencia de las conductas puramente accidentales, la generación de seguridad frente a ellas requiere una combinación de disuasión, es decir, acciones preventivas orientadas a inhibir la voluntad del agente amenazante de cumplir su amenaza, y actuaciones experimentadas de protección o salvaguardia en el caso de que se ejecuten. Con el fin de delimitar mejor el estudio de los diversos tipos de amenazas, resulta conveniente diferenciar entre amenazas de actuaciones violentas y amenazas de actuaciones no violentas.

#### **3.12.1. AMENAZAS DE ACTUACIONES VIOLENTAS.**

Las conductas humanas deliberadamente destructivas tienen la característica de que admiten un cierto grado de previsión sobre el que cimentar medidas de seguridad preventiva y de defensa que, aunque no siempre evitan que se produzcan, permiten reducir sustancialmente los efectos de victimización que provocan. Ello justifica que toda estrategia de seguridad, sea marítima o no, deba ponderar adecuadamente las amenazas y su peligrosidad para poder establecer las medidas de disuasión y defensa más eficaces (Arteaga 2013).

### **3.12.1.1. INTERVENCIÓN EN CONFLICTOS ARMADOS.**

La intervención de España en conflictos armados puede resultar de tres escenarios con distinto grado de probabilidad pero con el mismo resultado: daños directos a los buques españoles, ya sean militares o mercantes, a sus tripulaciones o a sus pasajeros así como a su carga.

El primero de tales escenarios, y el de mayor probabilidad, está asociado a la participación española en misiones internacionales de bloqueo marítimo o apoyo de tropas, táctico o logístico, que intervienen en operaciones multinacionales de pacificación, especialmente las de imposición de la paz.

Un segundo supuesto es el de una crisis o conflicto armado directo en territorio, buques o ciudadanos españoles realizado por parte de países fronterizos o próximos. La crisis con Marruecos por el islote de Perejil y la inestable situación de los buques españoles que faenan o circulan por las aguas próximas a la costa sahariana o a Gibraltar confieren a esta amenaza un apreciable grado de probabilidad aunque sus efectos sean más limitados que en el caso anterior.

### **3.12.1.2. TERRORISMO.**

En Octubre de 2014 el Gobierno decidió modificar la estructura del Ministerio del Interior unificando los dos servicios que se dedicaban a coordinar la lucha contra el terrorismo y el crimen organizado:

El Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista (CNCA).

El Centro de Inteligencia Contra el Crimen Organizado (CICO).

En un único departamento: el Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO), que depende directamente del Secretario de Estado de Seguridad.

El Plan de Prevención y Protección Antiterrorista establece las

directrices generales que, partiendo de un esfuerzo permanente en el ámbito preventivo, permitan asegurar la detección, seguimiento, análisis y evaluación continuada del riesgo de atentado terrorista, así como la puesta en marcha y coordinación de los dispositivos preventivos en caso necesario, entendidos éstos como el conjunto de acciones llevadas a cabo con anterioridad.

**Ilustración 26:** Niveles de riesgo del PPPA actualmente (junio 2016).



**Fuente:** Ministerio del interior.

Las medidas del Plan estarán principalmente dirigidas a la protección de los siguientes objetivos:

Instalaciones, redes, sistemas y equipos físicos y de tecnología de la información sobre las que descansa el funcionamiento de los servicios esenciales.

Centros y organismos públicos u oficiales, así como cualesquiera otros activos, ya sean personas, bienes, servicios, tecnología de la información u otros intangibles, cuya destrucción, ataque o degradación suponga un daño importante conforme a la valoración ponderada de los siguientes criterios: daños a la vida humana, vulneración de derechos fundamentales, afectación al normal funcionamiento de las instituciones o de los sectores estratégicos, afectación al orden público o la convivencia,

impacto público, social o simbólico y pérdidas económicas o patrimoniales.

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 los atentados contra objetivos marítimos en movimiento, infraestructuras bajo el agua o en el litoral o zonas de suministro y servicios críticos, sino también para su uso como medio de infiltración de recursos materiales y humanos con fines terroristas. Además, dentro del terrorismo en el ámbito marítimo, no podemos descartar que determinados grupos ataquen mediante el recurso del ataque suicida.

Para luchar contra esta actividad es más necesaria que nunca la cooperación internacional, dado el carácter global del terrorismo. La colaboración entre los Gobiernos y las autoridades marítimas y de defensa es imprescindible.

Pese a que esta amenaza no es nueva, no es razón para obviarla, ya que no sería el primer lugar en el que estas amenazas se materializan, y siempre teniendo en cuenta, que un atentado en el Estrecho podría suponer una crisis mundial.

No solo el Estrecho es vulnerable a estos ataques, todo el Mediterráneo lo es, por eso desde Europa se trabaja en operaciones conjuntas entre los países para tratar de erradicar el terrorismo.

Los retos que plantea el combate frente al yihadismo permanecerán en el futuro más inmediato (Ministerio de Defensa 2015), como también se mantendrán los factores que dificultan la cooperación al tiempo que la erigen en primordial. Entre ellos pueden destacarse los siguientes: la vecindad entre España y Marruecos con fronteras difíciles de controlar por la elevada presión migratoria y el incesante tránsito de personas que desarrolla actividades legales (intercambios comerciales) y, en alguna medida, ilegales (tráficos ilícitos como el de drogas); la numerosa comunidad marroquí en

España, con vínculos con su país de origen; la pertenencia de Marruecos al Magreb, área geográfica con un elevado número de personas implicadas en acciones terroristas; la cercanía con regiones como el Sahel y países en conflicto como Libia en los que los grupos terroristas encuentran acogida; así como el hecho de que entre las personas radicalizadas y reclutadas por organizaciones terroristas como AQMI y el DAESH los nacionales marroquíes constituyan una cifra destacada. Por todo ello es preciso que la cooperación antiterrorista hispano-marroquí mantenga una continuidad e independencia respecto a otros intereses bilaterales y contenciosos entre estados.

### **3.12.1.3. PROLIFERACIÓN DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA.**

Dentro de la problemática del terrorismo es importante, además de una presencia disuasoria e implementar la seguridad en todas los puntos, el uso de la Inteligencia por parte de los Gobiernos para cortar el suministro que reciben los terroristas.

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 comunidad internacional ha reaccionado a este nuevo perfil de la amenaza terrorista con la creación de una serie de iniciativas como la Iniciativa de Seguridad contra la Proliferación (ISP) y la Iniciativa Global contra el Terrorismo Nuclear (GICNT), cuyo objetivo es evitar que lleguen a manos de células terroristas los equipos y materiales con los que desarrollar armas de destrucción masiva. Iniciativas que se han visto respaldadas por las Resolución 1540 (2004) del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que llama a todos los estados miembros de Naciones Unidas a establecer las medidas necesarias para luchar contra las amenazas a la seguridad internacional causadas por la proliferación de armas de destrucción masiva.

En el ámbito europeo, este perfil de amenaza se aborda en la Estrategia de Seguridad de la UE que la ha catalogado como uno de los

mayores desafíos a la seguridad de la UE, y en cuanto a la OTAN, también incluyó esta amenaza en su estrategia.

### **3.12.2. AMENAZAS DE ACTUACIONES NO VIOLENTAS.**

A diferencia de las amenazas anteriores, las generadas por actividades no violentas producen perjuicios o daños a los intereses y bienes de las personas pero no atentan directamente contra su integridad física y, por tanto, la gravedad de estas actividades viene determinada más directamente por su frecuencia y la extensión o alcance de los daños ocasionados que por su peligrosidad. En general, el nivel de estas amenazas es medio o bajo.

#### **3.12.2.1.NARCOTRÁFICO.**

España es la mayor puerta de entrada de droga hacia Europa, además de ser junto con Francia e Inglaterra líderes en el consumo de cocaína y marihuana. Esto, sumado a que Marruecos es el primer productor de cannabis del mundo, hace que el Estrecho se convierta en la zona por la que entran 2/3 de la cantidad de esta droga en toda Europa.

Las zonas desde donde sale el cannabis son Chauen o la región del Rif, en Marruecos. El destino son: Bárbate, La Línea, Tarifa, Algeciras y otras poblaciones anexas.

La legislación en Marruecos prohíbe este cultivo al igual que España. Su consumo y venta está prohibido con penas de cárcel, pero sigue habiendo poblaciones enteras que viven de esta planta, de lo cual se aprovechan los grandes terratenientes, que en este caso son las grandes mafias de narcotraficantes, que también usan ese dinero para financiar las redes de inmigración ilegales e incluso a los grupos yihadistas. Por lo tanto además de capacidades aéreas (aviones VIGMA, helicópteros y capacidades militares de detección radar a baja cota), del sistema SIVE y de las patrullas marítimas de la Guardia Civil, se debe de centrar esta lucha en

el trabajo de Inteligencia en colaboración con Marruecos (Sánchez y Abderrahman 2007)

Las embarcaciones que usan para cruzar el Estrecho son difícilmente detectables por el sistema SIVE, además, la rapidez y la frecuencia con la que ocurren hacen que todavía sea más complicado detenerlos.

Aunque la introducción de la droga no solo se lleva a cabo a través de potentes planeadoras por vía marítima, sino en vehículos terrestres por los puestos fronterizos desde Ceuta o Tánger hasta Algeciras o Tarifa a través de los ferris, o de buques de transporte exclusivamente de mercancías en contenedores. Otra de las vías de introducción de las drogas a la Península, y que está adquiriendo notoriedad en los últimos años es por el espacio aéreo, mediante avionetas piratas que aterrizan en las zonas rurales de Sevilla, Málaga, Córdoba y Cádiz.

El éxito de España en cuanto a gestión fronteriza contra el narcotráfico pasa por el cumplimiento de tres premisas vitales.

En primer lugar la fortaleza institucional, que queda aún más asegurada en el contexto de la Unión Europea.

En segundo la creación de Políticas de Estado estables y no dependientes del Gobierno que ocupe La Moncloa en ese momento.

En tercer lugar la cooperación internacional que en el caso de Marruecos y España ha dado lugar a varios éxitos.

### **3.12.2.2. ATAQUES CIBERNÉTICOS.**

La amenaza de los ciberataques es una realidad creciente que corre paralela al proceso de masificación del uso de Internet y los medios electrónicos durante los últimos años debidos, en parte, a la expansión de

las redes sociales a escala mundial.

Hasta ahora la capacidad de respuesta demostrada por las autoridades españolas a la amenaza de los ataques cibernéticos ha sido eficaz. Según el índice de seguridad informática publicado por la empresa McAfee, España se sitúa en el tercer nivel de seguridad informática de un total de ocho niveles.

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.

### **3.12.2.3. INMIGRACIÓN ILEGAL.**

Aunque desde hace años el buen trabajo de las Autoridades ha reducido esta presión migratoria aún estamos lejos de ver resuelto este problema.

La política de inmigración Europea está establecida en los Artículos 79 y 80 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en ellos se aborda todos los aspectos relacionados, normativa, estrategias,

planes de acción.

El impacto de esta inmigración en el ámbito social y mediático es enorme, debido a los accidentes y muertes que acarrea. (Izquierdo y Wayne 2012). La idea de que la gestión de las fronteras europeas debe ser cuestión de todos los países miembros y no solo de los países que las tienen es un concepto en el que se trabaja desde hace relativamente pocos años. Desde entonces son numerosas las actuaciones llevadas a cabo por las diferentes agencias competentes.

Estos flujos migratorios irregulares se suelen producir en circunstancias que ponen en peligro la vida, salud e integridad física de los inmigrantes, entre quienes con frecuencia se encuentran menores de edad. Pueden constituir tráfico ilícito de migrantes si son llevados a cabo por individuos, grupos u organizaciones criminales a cambio de un beneficio material. La prevención, gestión y respuesta a este fenómeno, a menudo con consecuencias humanas dramáticas debido a las condiciones del medio, supera normalmente los márgenes competenciales de las Administraciones implicadas. España, en este aspecto, puede actuar como ejemplo para otros países en materia de colaboración entre las agencias implicadas, la Armada, el Ejército del Aire y de Tierra, Salvamento Marítimo, Control de Aduanas, Guardia Civil y también con ONGs como Cruz Roja.

Sin embargo, se comete el error de considerar la inmigración irregular como un problema de seguridad y esa distorsión, que también tiene consecuencias en sí mismas, provoca la pérdida de recursos y esfuerzos que podrían integrarse a la gestión fronteriza contra los problemas de seguridad como el tráfico de drogas contribuyendo, así, no solamente a la seguridad de España sino de toda la Unión Europea vistas las decisiones tomadas en materia de reducción de las fronteras interiores y el correspondiente fortalecimiento de las exteriores. Sus consecuencias directas están ligadas con la falta de garantías jurídicas que deriva directamente de su entendimiento como un problema de seguridad. (Consejo Europeo 2014).

Además, el análisis y desarrollo de la estructura jurídica de la Unión Europea y su conexión con la concepción de la seguridad están entrelazadas, por eso es necesario que se consensuen qué retos pueden entenderse como amenaza a la seguridad para no renunciar a los mecanismos democráticos y jurídicos que han de caracterizar aquellas problemáticas que no han sido securitizadas y así mantener libertad y seguridad a un punto equidistante.

El objetivo resultaría en que se situase en consonancia con nuestra propia identidad europea de la que el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia ha de ser una proyección y su correspondiente reflejo para lo que es necesario que las amenazas de seguridad sean tratadas como tal, evitando el pernicioso efecto de caracterizar como amenaza a la seguridad un problema político o social.

En este sentido, la antigua Estrategia Española de Seguridad del año 2011 establecía que: “El impacto de los movimientos migratorios excesivos y no controlados sobre España, como sociedad de destino o como frontera exterior de entrada a la UE, tiene implicaciones para la seguridad, algunas muy preocupantes.

El propio documento establece una lista de las seis implicaciones para la seguridad que considera como las más preocupantes: conflictividad social, formación de guetos urbanos, explotación económica, desestabilización económica, radicalización extremista, desestabilización económica, radicalización extremista y presencia en el territorio nacional de personas indocumentadas.

Con la ESMN 2013 se hace otro tratamiento de la realidad migratoria irregular en su relación con los problemas de seguridad y afirma que es un fenómeno con “implicaciones para la política de seguridad” lo cual tiene un contenido semántico menos agresivo ya que no lo llama amenaza aunque le da matices de seguridad.

La inmigración irregular por mar en el Estrecho ha disminuido notablemente en los últimos años, entre el 2006 y 2016 se redujo en un 85%, lo que se podría calificar como un excelente trabajo. Frente a esto, la tragedia que se vive en las costas italianas y griegas. La diferencia entre nosotros y ellos es que aquí tenemos la total colaboración de Marruecos, sin embargo Libia es un Estado fallido.

En materia de inmigración vía terrestre, a través de las vallas de Ceuta y Melilla, ambas ciudades autónomas cuentan con un sistema perimetral de doble vallado, incluso triple en algunos puntos, con sensores, cámaras y vigilancia física de patrullas.

Tal es el rendimiento de esta colaboración que, en los últimos años, Marruecos ha interceptado mas embarcaciones con inmigrantes a bordo en que la Guardia Civil. Aunque el volumen de inmigrantes procedente de Argelia es menor, en lo que llevamos de año se han activado 10 protocolos de colaboración con este país que han terminado con los inmigrantes interceptados por patrulleras de los guardacostas argelinos y llevados a su territorio.

Se debe de seguir trabajando para llegar a acuerdos bilaterales con Marruecos y demás países del Magreb, para desplegar plataformas aéreas de Vigilancia Marítima que rastreen sus aguas territoriales y permitan hacer regresar las embarcaciones en su fase de salida. Se utilizarían aviones VIGMA complementados por el uso de UAVs, en patrones de búsqueda rutinarios.

Todas las posibles implementaciones que se han venido realizando no quitan que aún se vive a diario un drama, por lo que se debe de seguir trabajando en las siguientes líneas:

Prevención de la inmigración irregular en origen.

Cooperación con los países de origen y transito de dicha inmigración irregular.

Lucha contra las redes criminales que llevan a cabo el tráfico de los inmigrantes.

Mejoras en la gestión de fronteras.

#### **3.12.2.4. EXPOLIO O DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO.**

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 vive un interés particular para España, no solo por su importancia económica y social para ciertas poblaciones costeras, sino por su aportación a la salud y bienestar de la sociedad.

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) agota las poblaciones de peces, destruye los hábitats marinos, distorsiona la competencia, perjudica injustamente a los pescadores legales y fragiliza a las comunidades costeras, especialmente en los países en desarrollo.

El resto de países comunitarios deberían seguir los pasos de España en materia de lucha contra la pesca ilegal, hemos demostrado nuestro “liderazgo” en la erradicación de estas prácticas con la reforma de la Ley Marítima de Pesca del Estado , una norma que impone sanciones y permite actuar contra los actores nacionales que realizan operaciones ilegales en buques extranjeros.

El desarrollo sostenible y la conservación del medio ambiente son principios básicos de la actividad de la Unión Europea. La política pesquera común (PPC) ha sido desde hace años una prioridad para la conservación de los caladeros europeos, como puede observarse en el Reglamento.

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, o 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.

En el Estrecho de Gibraltar hay una biodiversidad excepcional, (Fernández 2010) supone la unión entre el Mar Mediterráneo y el océano Atlántico y posee un ecosistema marino considerado como el de mayor riqueza de fauna de la costa española. La captura más preciada es el atún rojo, objetivo de los pescadores ilegales por su enorme valor.

El hecho de que la normativa y legislación en cuanto a la explotación del medio marino no es igual entre Gibraltar, Marruecos y España, favorece la explotación ilegal de los recursos marinos. El primer paso debería ser el consenso entre países, para luego comenzar a trabajar en la cooperación. El control eficiente de las aguas será determinante en este aspecto, dado que aunque haya una normativa siempre existirán los furtivos, por eso es importante realizar una vigilancia continua.

Existe también una amenaza real sobre el patrimonio cultural subacuático que es, en gran medida, una consecuencia directa de la falta de una información completa y detallada de dicho patrimonio y, por tanto, de la dificultad de una actuación sistemática de las autoridades marítimas destinada a su protección, rescate y conservación.

La protección genérica establecida en la ley de patrimonio histórico resulta claramente insuficiente, como se pudo comprobar en el caso del Odissey. Sin embargo, una parte muy importante del patrimonio cultural español, y por tanto de la propia identidad hispana, está sumergido en los

fondos marinos de sus aguas y de otras partes del mundo. Su expolio o destrucción causa un perjuicio económico al país, pero sobre todo causa un daño inmaterial, en ocasiones irrecuperable, al conocimiento de la historia y la cultura de todos los españoles íntimamente vinculadas con su proyección marítima a escala mundial.

### **3.13. VULNERABILIDADES EN LA PROTECCION MARITIMA.**

Todas estas amenazas, se ven favorecidas por fallos en las estrategias de Seguridad, dado que pese a los esfuerzos que se realizan sigue habiendo ciertos aspectos en los que debemos de mejorar. En Europa aunque se vaya creando conciencia de que debemos de trabajar conjuntamente todavía quedan trabas institucionales y legislativas que facilitan las actividades ilegales. Cada país miembro debe de tener su propia Estrategia enmarcada dentro de las medidas que se indiquen desde Bruselas.

#### **3.13.1. LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS Y AMENAZAS COMO PROBLEMA.**

Debemos de tener en cuenta que impacto y probabilidad normalmente están contrapuestos (Del Pozo, 2014). Por ejemplo el narcotráfico en el Estrecho es endémico, al igual que el del tabaco en Gibraltar, son acontecimientos de gran probabilidad pero de escaso impacto, sin embargo un atentado terrorista en estas aguas tendría un enorme impacto, pero tiene una baja probabilidad.

Para evaluar el peligro que representan los riesgos es preciso, pues, componer la probabilidad de la existencia de un cierto riesgo o amenaza, con la probabilidad de que efectivamente se materialicen si las medidas preventivas fallan (vulnerabilidad), y con la magnitud de los daños si el riesgo o amenaza efectivamente se materializan (impacto).

El impacto es difícil de calcular, pero una adecuada prevención

contribuiría a reducirla. La vulnerabilidad es, de los tres factores, el más susceptible de reducción. Las fuerzas de la ley tratan continuamente de hacerlo y así adelantarse a los planes de terroristas y delincuentes. En este aspecto la implantación del Código ISPS fue un enorme avance en la reducción de vulnerabilidades.

### **3.13.2. EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN COMO PROBLEMA.**

Aunque se está trabajando por conseguir una red de seguridad marítima conjunta para toda Europa, aun se sigue utilizando el termino need to know a la hora de hablar de la información relacionada con la seguridad. Muchas veces las fuerzas policiales están más dispuestas a colaborar con las del mismo signo al otro lado de la frontera que con las de diferente tipo dentro de la misma nación. Ese término debería ser urgentemente reemplazado por la ética de la responsabilidad de compartir, no se entiende que pese a tener objetivos idénticos no haya esa colaboración.

Las ventajas de cruzar información con otras fuentes para tener una mejor imagen de la situación general, y en este caso del Estrecho, donde la colaboración entre Gibraltar, Marruecos y España acabaría con la mayoría de los riesgos que hay en la actualidad.

### **3.13.3. DIMENSIÓN INTERNACIONAL DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA.**

La mayor parte de los elementos de la lista de riesgos y amenazas que hemos visto tienen algo en común, y es que su carácter es internacional (Ministerio de Defensa, 2013) y ocurren en mayor o menor medida en todo el mundo. A cada país le corresponde la protección marítima no solo en sus puertos, mar territorial y ZEE, sino también en los buques propios, en los buques de bandera extranjera fletados por firmas nacionales y los que lleven carga de propiedad nacional, además de buques de bandera, propiedad, carga y flete extranjeros que se dirijan a puerto nacional.

Por tanto no es suficiente poner los recursos de las diversas

agencias nacionales a trabajar juntos, sino considerar este esfuerzo en el ámbito internacional desde el principio.

En España aceptamos que lo que nos viene de fuera nos fuera a actuar dentro muchas veces, es decir lo que se dicta en Bruselas nos obliga a actuar en toda España.

### **3.14. ANÁLISIS DEL TRABAJO DE ESPAÑA EN MATERIA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA.**

En España se han ido alcanzando acuerdos bilaterales con las siguientes agencias para controlar las actividades en el mar: Ministerio del Interior, en el ámbito de la lucha contra el crimen organizado y de colaboración en el ámbito marítimo, con el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino, para las actividades de vigilancia e inspección pesquera, y con el Ministerio de Fomento, para la preservación de la vida humana en el mar y el intercambio de información entre el Ente Público de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

#### **3.14.1. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARITIMA NACIONAL.**

La ESMN 2013 fue firmada por el presidente del Gobierno el 5 de diciembre de 2013. La aparición de este documento demuestra que se comenzaba a cubrir un claro vacío en las disposiciones de la seguridad, sin embargo en mi opinión se sigue sin dar la verdadera dimensión que tiene el medio marino.

Nace con el objetivo de contribuir al pleno aprovechamiento que ofrecen los usos lícitos del mar en beneficio de todos, siempre dentro de un marco internacional. Significa un claro compromiso de España de presencia activa, de acuerdo a nuestro peso político y responsabilidad compartida, como miembro dinámico de la CE y la comunidad internacional.

A lo largo de 2013 se produjeron importantes desarrollos en el

ámbito de la seguridad marítima, que redundarán en un espacio marítimo más seguro.

La aprobación por el Consejo de Seguridad Nacional de la ESMN 2013 y la creación del Consejo Nacional de Seguridad Marítima son dos hitos fundamentales para la actuación coordinada y cooperativa de los departamentos, organismos y agencias de las Administraciones Públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo, dando participación a su vez al sector privado. El DSN coordinó el proceso de elaboración de esta Estrategia y asume la vicepresidencia del Consejo así como su secretaría permanente.

Con el objetivo de optimizar y hacer un uso más eficaz de los recursos disponibles, las distintas agencias con competencia en el ámbito de la seguridad marítima han venido concluyendo acuerdos de colaboración que se plasman en un intercambio más fluido de información y en el uso común, en determinadas circunstancias, de los medios aeronavales disponibles, así como la participación en ejercicios y operaciones conjuntas.

Desde un punto operativo, destaca la creación del Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima (MVSM), quedando este tipo de misiones de carácter nacional y permanente bajo mando operativo del JEMAD, estableciéndose asimismo un protocolo de actuación en el marco de un Acuerdo entre los Ministerios de Defensa y del Interior.

Por otro lado, en octubre de 2013 se inauguró el Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CECORVIGMAR) en la Dirección General de la Guardia Civil, en el que se integra el antiguo Centro de Coordinación Nacional para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras. Este Centro incorpora los medios y equipos necesarios para desempeñar su función de coordinar, asesorar y dirigir las operaciones de vigilancia marítima de costas y fronteras, contando con la capacidad de poder integrar, en caso necesario, a personal de otros organismos como FRONTEX, la Armada, el Ejército del Aire o el Cuerpo

Nacional de Policía, entre otros.

El CECORVIGMAR ha sido designado punto de contacto nacional de la Red EUROSUR, lo que le convierte en una herramienta básica en Seguridad.

La creación del CRVM (Centro Regional de Vigilancia Marítima) cuya área de responsabilidad es el litoral de Andalucía, Ceuta y Melilla incluidas las vallas de las dos ciudades autónomas, se creó por la necesidad de implementar nuevos sistemas de vigilancia más allá del alcance del SIVE, en los espacios marítimos y aéreos españoles, para tratar de luchar con nuevas herramientas contra las mafias, tanto de inmigración como del narcotráfico, que habían cambiado sus modus operandi. La respuesta de la Guardia Civil a las estrategias de las mafias fue la implementación de nuevos sistemas de vigilancia, el aumento del alcance de la misma y la creación de unos centros que se encargasen de la coordinación de estos sistemas.

España cuenta con cuatro Centros Regionales de Vigilancia Marítima: el de Canarias, inaugurado en 2006, el de Algeciras en 2011, el de Valencia en este 2013, y el de Galicia, de futura creación, que se encargará del norte de nuestro país. Todos están coordinados y dependen funcionalmente del centro nacional en Madrid, inaugurado en 2008 y que ha estrenado nuevas instalaciones hace escasamente un mes. Dependiente del general de la Guardia Civil de la zona de Sevilla, el Centro Regional de Vigilancia Marítima del Estrecho integra las señales de los SIVE de sus áreas de responsabilidad: Cádiz, Huelva, Almería, Granada, Ceuta y Melilla. Tiene la capacidad de visionar las imágenes de las estaciones de estos sistemas e incluso de tomar el control de las mismas.

Por otro lado, el CRVM cuenta con conexión a una red de datos y evaluación de riesgos en las fronteras europeas, lo que permite conocer cuál es la situación de cada una de ellas. A través de esta red, los centros nacionales de los diferentes países de Europa intercambian información entre sí.

Las nuevas tecnologías son la base del CRVM. Desde vigilancia por satélite, pasando por vehículos aéreos no tripulados (UAVs), con los que la Guardia Civil realiza pruebas desde hace varios años, al igual que con aeronaves mono tripuladas de pequeño tamaño aunque se deben de resolver problemas con la legislación primero.

Respecto a la colaboración con otras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, es práctica habitual del Centro Regional de Vigilancia Marítima del Estrecho intercambiar información tanto con el Ejército del Aire, como con la Armada y la Policía Nacional, cuerpos con los que tiene establecidos diversos protocolos de colaboración.

Respecto al Ejército del Aire, destaca el trabajo conjunto en la lucha contra el narcotráfico por vía aérea. Sobre la colaboración con la Armada española, afirma categórico que son numerosas las operaciones en las que este CRVM cuenta con apoyo de los medios de este cuerpo. Desde lucha contra el expolio del patrimonio arqueológico y contra el narcotráfico en aguas internacionales o zona contigua, hasta intercambio de información respecto a buques que pudieran estar cometiendo distintos tipos de ilícitos.

En cuanto a protección portuaria, en 2013 se aprobaron los Planes de Protección Portuaria de Vigo y su Ría, Algeciras La Línea, Tarifa, Castellón, Málaga, Palamós, Santander, Sevilla, Almería, Valencia, La Coruña y Barcelona.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, en colaboración con la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas, han desarrollado una metodología de implantación de estos planes, con objeto de acelerar la aprobación de los mismos.

En el ámbito de la protección del patrimonio cultural subacuático, se está trabajando de manera conjunta entre las Comunidades Autónomas y el Ministerio del Interior para la protección de los principales yacimientos arqueológicos subacuáticos a través del sistema integral de vigilancia

exterior y los convenios con las Comunidades Autónomas. Junto con la comunidad científica se continúa la labor de gestionar proyectos relativos a la salvaguarda de este patrimonio, evitando el expolio y el comercio ilícito de objetos pertenecientes al patrimonio histórico de nuestra nación.

En el marco de colaboración entre ministerios cabe mencionar la línea de cursos de formación que lleva a cabo el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte junto con el Ministerio del Interior y la firma de un convenio de colaboración entre los Ministerios de Educación, Cultura y Deporte y de Defensa para trabajar de manera conjunta en la protección y conservación del patrimonio cultural subacuático. Para ello, se tiene previsto organizar unas jornadas de intercambio de información.

En el marco de la cooperación internacional, los distintos Ministerios y agencias con competencias en el ámbito marítimo han desarrollado innumerables actividades.

España es un actor principal en materia de gestión fronteriza y en muchos aspectos nuestro trabajo es ejemplar respecto a otros países. Sin embargo aún falta un largo camino por recorrer y a día de hoy son diversos los riesgos que amenazan nuestra seguridad.

### **3.15. RESPUESTAS A LOS DESAFÍOS EN SEGURIDAD Y PROTECCION MARÍTIMA.**

Ante los desafíos que se nos plantean y los riesgos emergentes, las posibles respuestas para minimizar estas amenazas son las siguientes.

#### **3.15.1. COORDINACIÓN INTERNACIONAL.**

En primer lugar, es preciso reconocer que la seguridad marítima es un problema mundial, que exige soluciones amplias y a escala global, cuyos parámetros generales de actuación den cabida a enfoques regionales adaptados a cada zona geográfica. El espacio marítimo es tan vasto que

ningún estado resulta capaz de controlarlo eficazmente y la propia naturaleza de los problemas de seguridad en la mar implica una gestión internacional. Por eso, en la búsqueda de soluciones deben implicarse todas las naciones con intereses marítimos significativos y los organismos supranacionales con responsabilidades marítimas.

Como contribución a esas soluciones amplias, disponer de un concepto internacional de Seguridad Marítima, permitiría establecer medidas globales de las que derivar enfoques regionales y procedimientos detallados, adaptados a los ámbitos de actuación de cada organización concreta con cometidos en el ámbito marítimo como la IMO, la UE o la OTAN.

Los nuevos desarrollos conceptuales y normativos deben afianzar la dimensión de la seguridad en la actividad marítima. En el caso de la Unión Europea, la tradición marítima de los EE.MM y los intereses comerciales que deben asegurar, hace que el equilibrio de los enfoques civiles y militares sea especialmente necesario.

Uno de los fines principales en la coordinación internacional es la negación de santuarios a los tráficoos ilegales que utilizan la mar, neutralizando los posibles resquicios legales y tecnológicos que puedan facilitar el enmascaramiento de las actividades ilegales y estableciendo mecanismos que permitan llevar a cabo actuaciones para garantizar la seguridad de las rutas y recursos marítimos en aguas internacionales.

Coordinación inter-agencias en el ámbito nacional También en los ámbitos internos de cada nación es necesario reconocer que la Seguridad Marítima es una responsabilidad compartida, que exige una intensa colaboración entre todas las instituciones y organizaciones, civiles y militares, con competencias marítimas.

En el plano nacional resulta necesario definir nuestro propio modelo, en el que se integren las aportaciones que las Fuerzas Armadas pueden hacer a la seguridad de las actividades civiles en la mar. El desarrollo de las

competencias que corresponden a la Administración dentro de la “Acción del Estado en la Mar” exige medios costosos y personal altamente cualificado y adiestrado.

No parece razonable que existan duplicidades entre organismos de la Administración con medios independientes para misiones similares; tampoco, a la vista de la propia complejidad del panorama marítimo, es conveniente una unificación excesiva de las competencias de la Administración. Resulta preferible profundizar en la cooperación entre administraciones públicas y agentes privados con intereses en la mar, para lo que es necesario mejorar los siguientes aspectos:

Crear un entramado funcional (o por capas de responsabilidad) que apoye a la institución mejor preparada en cada caso y frente a cada tipo de riesgo.

La referencia a la asignación de capas de responsabilidad puede sugerir una distribución espacial, y otra del tipo de misiones.

El respeto al ámbito competencial descrito, tanto geográfico como por materias de responsabilidad, es esencial para un apoyo efectivo y fluido, basado en la confianza mutua.

Además la relación eficacia-coste de los recursos públicos es mayor si se han determinado con carácter previo los cauces de relación para garantizar una coordinación libre de improvisaciones. La unidad de esfuerzo entre organismos nacionales se presenta como capacidad clave y factor de éxito.

### **3.15.2. LA COORDINACIÓN DE OPERACIONES.**

La coordinación de operaciones en el entorno marítimo debe darse tanto en el planeamiento como en la escena de la acción.

Si bien resulta difícil establecer normas fijas para la coordinación de

operaciones en la mar, por la variabilidad de las situaciones, deben perfilarse unas pautas generales acordes con las materias de responsabilidad y los espacios propios de actuación respectivos, la coherencia con actuaciones internacionales en ámbitos similares, la capacidad de mando y control requerida en cada caso y, en especial, los medios propios.

La coordinación en la escena de la acción tiene que estar basada en el conocimiento de la situación, la adecuación y potencial de los medios, y la unidad de mando.

Desarrollo normativo. La cooperación entre instituciones del estado necesita una normativa que regule claramente el reparto de competencias respecto a la seguridad marítima, estableciendo los procedimientos de apoyo entre instituciones.

La definición de responsabilidades debe dejar clara cuál es la institución líder para afrontar cada uno de los riesgos definidos en cada ámbito geográfico donde se actúe.

El papel de las Fuerzas Armadas, en particular de la Armada y del Ejército del Aire, resulta esencial en todas las situaciones que requieren una fuerza determinante, y es insustituible lejos del territorio nacional.

### **3.15.3. EL CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN MARÍTIMA.**

En un medio tan fluido y transitado como la mar, el conocimiento de la situación y la capacidad para diferenciar las actividades legales de las ilegales resulta tan difícil de conseguir como imprescindible.

La capacidad para obtener información y que ésta llegue a los actores apropiados es el primer requisito para la Seguridad Marítima.

En la mar se da una relación especial entre las operaciones y la información, de forma que sin la una no es posible la otra. Por una parte,

disponer de un conocimiento adecuado de la situación marítima permite focalizar la actividad operativa haciéndola más rentable y eficiente. Por otra, la permanencia de unidades en la mar y la conducción sistemática de actividades navales es la fuente primaria de información, a la que no sustituyen los sistemas tecnológicamente más avanzados, como satélites, AIS, o radares.

La realidad es que la cobertura de sistemas stand-off como los citados no sirve, por si sola, para evitar la proliferación de actividades ilícitas. Por el mimetismo y la propia naturaleza del entorno marítimo esas actividades tienden a expandirse a los espacios donde no encuentren presencia habitual de aeronaves y buques de vigilancia marítima, sea en el litoral o en Alta Mar.

La capacidad para obtener e intercambiar información relevante sobre el entorno es esencial en la Seguridad Marítima. Obtenida la información, el aspecto más importante para lograr la difusión necesaria, por encima de las capacidades tecnológicas es la confianza entre instituciones y el permanente flujo de información disponible. La inteligencia solo podrá ser completa si a cada organismo le llega la información que precisa para ejercer sus competencias en Seguridad Marítima.

Lógicamente la tecnología tiene un papel básico en la obtención, fusión, consolidación y difusión de información y, además, supone la base para la interoperabilidad entre los sistemas utilizados por los organismos con competencias en la Seguridad Marítima. Es tecnológicamente factible (y operativamente esencial) la interconexión de centros de control y los de vigilancia de costas y fronteras, con los Centros de Operaciones, normalmente de mayor potencial y cobertura, de la Armada.

**CAPITULO 4: MEJORA DE LA PROTECCION MARITIMA EN  
EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.**

#### **4.1. OPINIÓN PERSONAL DE LA SITUACIÓN EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR.**

Tras el trabajo de investigación realizado vemos que la Seguridad y Protección en el sector marítimo aun es un tema pendiente en las agendas de los países. España, aunque realiza grandes esfuerzos por adecuar la normativa vigente y por seguir los protocolos y normativa que se exige desde Europa, tiene mucho trabajo por delante.

El Estrecho de Gibraltar es un lugar único en el mundo, es la frontera exterior de Europa con el Norte de África y la inestabilidad al otro lado de la frontera desde hace unos años ha hecho que aumenten los actos delictivos. El trabajo de las autoridades españolas en su papel de guardián de esta frontera no es del agrado de nadie, sin embargo por nuestra situación geopolítica tenemos ciertos derechos y responsabilidades. Para mí, la implementación de la Seguridad y Protección marítima no pasa tanto por elevar el número de agentes, cámaras o barcos de vigilancia, y si pasa por un ámbito más político. Con el fin de seguir las líneas de acción que se dan desde Europa, España debe paulatinamente ir eliminando las competencias en esta materia que tienen las comunidades, para que todos rememos en la misma dirección. Se debe de economizar el gasto, y eso pasa por el reparto de responsabilidades, cuantas más instituciones haya más difuso será el reparto de tareas.

Europa debe de crear una Estrategia de Seguridad Marítima común a todos los Estados Miembros, con una serie de directrices de obligado cumplimiento, apoyándose en las diferentes agencias y unificando esfuerzos. Si queremos tener un concepto de Unión Europea, el control de las aguas pertenecientes a la UE debe de estar legislada de igual manera. El fin último es la creación de una Guardia Costera de Europa, lo cual será positivo para todos.

Resulta evidente que para tal propósito, queda mucho trabajo por hacer, primero los países de la Unión deben de crear una Estrategia de Seguridad propia adecuada a los riesgos y amenazas de su territorio.

En esas estrategias es importante trabajar por crear una única unidad de acción en materia de Seguridad y Protección marítima, de manera que cada país tenga su propia Guardia Costera. Estas estrategias serán apoyadas tanto logística como estratégicamente por las agencias competentes de Europa.

En base a los estudios de los diferentes países, la Unión crearía una estrategia que obligaría a actuar a los países de manera conjunta. La crisis de los refugiados, las muertes cada verano de innumerables inmigrantes, el narcotráfico y el terrorismo preocupan y mucho a la UE. Y la falta de acción rápida y contundente deja entrever que la UE no está preparada para ello. La actual situación de inestabilidad de los países que rodean a Europa y la crisis financiera de hace unos años han dificultado todo los esfuerzos.

La ESMN 2013 fue un enorme paso de España en este ámbito, sin embargo solo tiene carácter informativo, y en mi opinión, no da la importancia que tiene al sector marítimo a la hora de la Seguridad del país. Pese a ello nuestro país juega un papel importante en el concierto internacional dado nuestra experiencia. Para futuras estrategias, debe de elaborarse un plan de protección concreto para el Estrecho de Gibraltar debido a su valor para la economía española y a fin de conseguir una seguridad energética, teniendo en cuenta que cualquier acontecimiento en este lugar sería desastroso. En muchas ocasiones miramos fuera de nuestras fronteras, y analizamos las acciones que realizan otros países, sin atender a lo que ocurre en nuestra propia casa, prueba de esto es que durante la investigación para este trabajo, el director del TFG y yo encontramos un error en la página de las fuerzas armadas, el cual ya se ha subsanado gracias a nuestra aportación.

En mis prácticas externas estuve realizando el trayecto Algeciras-Tánger Med durante 6 meses, incluyendo la Operación Paso del Estrecho. En ese tiempo pude observar algunos fallos en la protección marítima. Por ejemplo el número de pasajeros y vehículos en la OP es tal, que resulta imposible hacer un registro a todos. Las largas esperas hacen que las

personas se impacienten y se pongan violentas y la Guardia Civil debe intervenir con frecuencia. El puesto de ISPS no tenía una formación adecuada. Todas las soluciones a estos problemas pasan por la aplicación estricta del Código PBIP.

El Estrecho, como ya he definido anteriormente, es una zona muy especial, 3 países se disputan la misma zona y ninguno reconoce la autoridad del otro en su totalidad. España, dentro del marco europeo, debe de trabajar por llegar a acuerdos con Marruecos, y las ayudas económicas a este país se nos devolverían en materia de Seguridad y Protección. Promover la estabilidad de los países del Magreb es una tarea diplomática de Europa, y de momento tan solo podemos proteger las áreas de interés que tenemos en esos lugares. En cuanto a Gibraltar, con el reciente Brexit aun esta por saber que ocurrirá.

El terrorismo yihadista sigue atacando a Occidente, y parece que seguirá siendo así en los próximos años. Es sabido que el Estrecho es uno de sus objetivos, y las posibles consecuencias de un atentado aquí serian desastrosas. El bunkerin en este lugar es demasiado habitual, y acarrea riesgos innecesarios para la Seguridad, sería importante regularlo de tal manera que se disminuya tanto la contaminación y que aumente la Seguridad de la operación.

Un plan de Seguridad y Protección conjunto entre estos 3 países acabaría con casi toda la problemática actual. Los grandes problemas que encontramos en el Estrecho son: la indefinición del espacio y la aparición del crimen organizado. Al contrabando de tabaco y hachís, se une el de personas, de carácter mucho más sensible. Todas estas actividades se entrelazan y se financian de manera conjunta. Parece evidente que el trabajo de Inteligencia conjunto con Marruecos es imprescindible para ir eliminando tales grupos.

Las autoridades de Seguridad y Defensa de España trabajan desde hace años con unidades UAV's, los cuales podrían ser instalados en la costa

marroquí con patrones rutinarios a fin de atacar el problema en su fase de salida.

Un aspecto muy importante que mejoraría la Seguridad en el futuro es la mejora de la formación de los profesionales encargados de la Seguridad y Protección Marítima.

En definitiva, empezar a actuar en función de las líneas de acción marcadas por Europa y el Gobierno de España, pero de una manera más contundente.

**CONCLUSIONES.**

Este estudio, nos determina unas acciones que España debería de seguir, en todo su territorio y en especial en el Estrecho, para implementar la protección marítima en el futuro y que nos generan las siguientes conclusiones:

### **PRIMERA: VISIÓN INTEGRAL.**

Alcanzar un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en materia de seguridad marítima. Resulta relevante avanzar en 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. Para lo cual habría que crear:

- Un entorno de colaboración virtual que permita compartir la información en tiempo real para todas las agencias intervinientes. Además del fomento de los proyectos de cooperación entre el sector público y privado en el aspecto de la protección marítima.

- Protocolos de actuación iguales para las diferentes agencias intervinientes.

- La total cooperación que se lleva a cabo en el marco de FRONTEX.

- Adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles. La necesaria unidad de acción supone avanzar en lograr una eficiencia basada en la racionalización de los costes de las diferentes Administraciones Publicas con responsabilidades en el medio marino.

- Una estandarización y homogeneización de los medios que deban adquirirse en el futuro. Se desarrollaran sistemas integrados de información que faciliten la toma de decisiones, se elaboraran inventarios de los medios y capacidades disponibles y se incrementara la capacitación y los medios de

los profesionales del medio.

### **SEGUNDA: FOMENTO DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

La aplicación del principio de unidad de acción en el exterior, requiere la imprescindible colaboración de todas las Administraciones Publicas en este ámbito.

La protección marítima es una responsabilidad compartida con la comunidad internacional. La actuación de España es seguir trabajando en el marco de las ONU (especialmente junto a la OMI) y la Unión Europea. Por lo que es necesario continuar con el proceso de implementación nacional de la normativa internacional y europea en materia marítima. Es igualmente importante impulsar los acuerdos bilaterales y multilaterales con otros países, incluyendo el intercambio de información y la cooperación en actividades operativas.

### **TERCERA: FOMENTO DE LA COLABORACIÓN CON EL SECTOR PRIVADO.**

La interacción entre las Administraciones Publicas y el sector privado ayudaría a conseguir mayor eficiencia. La gran cantidad de actores privados con intereses en el entorno marítimo hacen que esta colaboración sea muy conveniente para los estados, dado que de esta forma no son los únicos en hacerse cargo de la protección del medio marítimo. Los armadores, empresas navieras, pescadores, todos los agentes implicados en el sector del transporte marítimo, etc. son y forman parte de la protección integral marítima.

### **CUARTA: MEJORA DE LA CIBERSEGURIDAD EN EL ÁMBITO MARÍTIMO.**

El carácter esencial de las Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC) en el ámbito marítimo requieren que se establezcan

actuaciones concretas en el marco de la protección. Es necesario fomentar un enfoque integral de la ciberseguridad basado en la evaluación de los riesgos y amenazas específicos para el ámbito marítimo.

Se añadirán aspectos de seguridad cibernética a las redes y sistemas de Información Marítima, así como el desarrollo de tecnologías específicas para la vigilancia, prevención y respuesta de dichos sistemas.

Es necesario crear un marco de conocimientos específicos sobre la materia a los profesionales del ámbito marítimo, así como fomentar la concienciación de la ciberseguridad. Por lo que el Centro Cristológico Nacional (CCN), dependiente del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) y el Comité Nacional de Ciberseguridad, dependiente del Departamento de Seguridad Nacional (DSN), han de enlazar su conocimiento y medios para optimizar su fin, garantizar la ciberseguridad del entorno marítimo nacional y donde España mantiene intereses en ultramar.

Estamos inmersos en una fase de construcción de respuestas nacionales (protocolos, estrategias, leyes) que pretenden adaptarse al nuevo papel de los océanos en la economía, el medio ambiente y la política. Basada en los valores fundacionales de los derechos humanos, la libertad y la democracia, el objetivo de la cualquier Estrategia futura en materia de Seguridad y Protección marítima es asegurar los intereses de la UE y sus EE.MM contra una multitud de riesgos y amenazas que en cada segundo, cambian.

**BIBLIOGRAFÍA.**

**BIBLIOGRAFÍA.**

- African Union, (2012). 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy.
- Alexander, Y. & Richardson, T.B. 2009, *Terror on the high seas: from piracy to strategic challenge*, Praeger Security International, Santa Barbara, Calif.
- ALONSO LECUONA, D. & ÁLAMO PERDOMO, C. 2007, "La piratería marítima en aguas del Caribe y Canarias".
- Arias Fernández, Gil. 5th International Seminar on Security and Defence in the Mediterranean.FRONTEX. *Fundación Cidob*.
- Arteaga, F. (2013). La Estrategia de Seguridad Nacional 2013. *Comentario Elcano*, 37, 2013.
- Arteaga, F. (2014). España mirando al Sur. Del Mediterráneo al Sahel. Informe 18. *Madrid, Real Instituto Elcano*.
- Avramopoulos, D. (2015). Una Europa sin fronteras: El espacio Schengen. *Comisión Europea*.
- Aznar Fernández, F. (2015). Portugal, Cooperación y Seguridad. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.
- Bahadur, J. 2011, *The pirates of Somalia: inside their hidden world*, 1 US edn, Pantheon Books, New York.
- Bently, L., Davis, J. & Ginsburg, J.C. 2010, *Copyright and piracy: an interdisciplinary critique*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Berteaux, S. & Freeman, M. 2014, "Collaboration for success: a new library/information commons at the Massachusetts Maritime Academy".
- Caldwell, S.L., Pendleton, J.H., United States. Congress. House. Committee on Transportation and Infrastructure. Subcommittee on Coast Guard and Maritime Transportation & United States. Government Accountability Office 2011, *Maritime security*, U.S. Govt. Accountability Office, Washington, D.C.
- Calhoun, C.J. & Derluguian, G.M. 2011, *The deepening crisis: governance*

- challenges after neoliberalism*, New York University Press, New York.
- Castro García, A. (2014). Documento de Opinión 138/2014. El Modelo Español de gestión fronteriza en el contexto de la Unión Europea: éxitos e interrogantes. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.
- Clad, J., McDonald, S.M., Vaughn, B. & National Defense University. Center for Strategic Research 2011, *The borderlands of Southeast Asia: geopolitics, terrorism, and globalization*, Published for the Center for Strategic Research.
- Institute for National Strategic Studies by National Defense University Press :  
For sale by the Supt. of Docs., U.S. G.P.O., Washington, D.C.
- Comisión Europea, (2014). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Mejor conocimiento de la situación a través de una mayor cooperación entre las autoridades de vigilancia marítima. *Bruselas, Comisión Europea*.
- Consejo de Seguridad Nacional de España, (2013). Informe Anual de Seguridad Nacional .*Madrid, Gobierno de España*.
- Corona, E. y González, J. (2011). Cumbre de la OTAN; Nuevo Concepto Estratégico. *Lisboa, Dirección de Servicios de Investigación y Análisis*.
- Daniels, C.L. 2012, *Somali piracy and terrorism in the Horn of Africa*, Scarecrow Press, Lanham, Md.
- de España, (2011). Plan de Diplomacia de Defensa. *Madrid, Ministerio del Interior*.
- de España, R. (2013). Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido. *Madrid, Gobierno de España*.
- de Europa, (2014). European Union Maritime Security Strategy (EUMSS), Action Plan. *Brussels, Council of the European Union*.
- Del Pozo, F. (2014). La Seguridad Marítima hoy. La mar nunca está en calma. DT 3/2014. *Madrid. Real Instituto Elcano*.
- Del Valle, A. (2013). Gibraltar: principales documentos oficiales. *Madrid, Real*

*Instituto Elcano.*

Delpech, T. & ebrary, I. 2012, *Nuclear deterrence in the 21st century*, Rand, Santa Monica, Calif.

Delpech, T. 2012, *Nuclear deterrence in the 21st century: lessons from the Cold War for a new era of strategic piracy*, Rand, Santa Monica, CA.

Dunigan, M. & National Defense Research Institute 2012, *Characterizing and exploring the implications of maritime irregular warfare*, Rand, Santa Monica, CA.

Dunigan, M. 2012, *Characterizing and exploring the implications of maritime irregular warfare*, Rand, Santa Monica, CA.

España (2013), *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*. Madrid, *Presidencia del Gobierno*.

España, (1997). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. BOE-A-1997-3296. *Jefatura del Estado*.

España, (2010). Cuaderno de Estrategia 145. La Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD) tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. Madrid, *Ministerio del Interior*.

España, (2012). La Seguridad Energética en el Mediterráneo. Proyecto internacional de colaboración entre el IEEE y el IMDEP. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.

España, (2013). Monografías 135. Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español. Madrid, *Ministerio de Defensa*.

España, (2015). Documentos de Seguridad y Defensa 67. Desafíos Nacionales en el Sector Marítimo. Madrid, *Ministerio de Defensa*.

España, (2015). Cuadernos de Estrategia 173. La Internacional Yihadista. Madrid, *Ministerio de Defensa*.

Europa, (2014). *Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea*. Bruselas, *Consejo de la Unión Europea*.

Europa, (2014). Manual de Derecho europeo sobre asilo, fronteras

- e inmigración. *Luxemburgo, Consejo Europeo.*
- Europe, (2003). A secure Europe in a better world. *Brussels, European Union.*
- Europe, (2009). EU-U.S. Security Strategies comparative scenarios and recommendations. *Brussels, European Union.*
- Europe, (2015). Frontex` Single Programming Document 2016–2019. *Brussels. FRONTEX.*
- Europe, (2016). Risk Analysis for 2016. *Warsaw, FRONTEX.*
- Feal Vázquez, J. (2008). La amenaza del terrorismo en el ámbito marítimo. ISSN 0213-6864, Nº. 304, 2008, págs. 7-24. *Madrid, Ministerio de Defensa.*
- Fernández-Macho, J., Murillas, A., Ansuategi, A., Escapa, M., Gallastegui, C., González, P., Prellezo, R. & Virto, J. 2015, "Measuring the maritime economy: Spain in the European Atlantic Arc", *Marine Policy*, vol. 60, pp. 49-61.
- Fernández, S. et al. (2010). Campo de Gibraltar. Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía .Cap.X Campo de Gibraltar. *Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.*
- Francioni, F. & Ronzitti, N. 2011, *War by contract: human rights, humanitarian law, and private contractors*, Oxford University Press, Oxford ; New York.
- Francisco J. Ruiz González (2014), Documento de Trabajo Opex Nº 76/2014. El papel de España en la seguridad marítima del mediterráneo occidental. *Ministerio de Defensa.*
- Fritz, J. & Hanus, J. 2015, "The European Integrated Maritime Policy: The next five years", *Marine Policy*, vol. 53, pp. 1-4.
- García Sánchez, I.J. (2013). Análisis de la ESMN2013, "la prosperidad y el bienestar más allá de la línea de costa". *Instituto Español de Estudios Estratégicos.*
- García, C. (2015). Estrategia de Seguridad Nacional de 2015: ¿de

- superpotencia a supersocio? *Madrid, Real Instituto Elcano.*
- Geiss, R. & Petrig, A. 2011, *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford University Press, Oxford ; New York.
- González y Miyar (2011). Medidas prácticas para la reducción de la inmigración irregular. Red Europea de Migraciones. *Gobierno de España.*
- Goodwin, D. & Royal Military Academy, S. 2011, *Pirates, profits and politics: the dilemma of gun boat diplomacy*, Royal Military Academy Sandhurst.
- Gutiérrez, V.L. (2011). Documento de Opinión. Delimitación de las aguas marinas españolas en el Estrecho de Gibraltar. *Jaén, Universidad de Jaén.*
- Halberstam, M. 1988, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *The American Journal of International Law*, vol. 82, no. 2, pp. 269-310.
- Halberstam, M. 1988, "Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety", *The American Journal of International Law*, vol. 82, no. 2, pp. 269-310.
- Hesse, B.J. 2011; 2011, *Somalia: state collapse, terrorism and piracy*, Routledge : imprint of the Taylor & Francis Group, London ; New York.
- Hympendahl, K. 2006, *Pirate saboard!: forty cases of piracy today and what blue water crusiers can do about it*, Sheridan House, Dobbs Ferry, N.Y.
- Izquierdo. A. y Wayne A. (2012). Políticas de control migratorio. Estudio comparado de España y EE.UU. *Barcelona, Edicions Bellaterra.*
- Jones, J., Ridout, N.P. & E books Corporation 2012, *Oman, culture and diplomacy*, Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Katz, E., Subramanian, R. & Ebooks Corporation 2011, *The global flow of information*, New York University Press, New York.
- Kjaerum, M. (2013). Fundamental Rights at Europe's southern sea borders.

- Luxembourg. European Union Agency for Fundamental Rights.
- Kraska, J. 2011, *Contemporary maritime piracy: international law, strategy, and diplomacy at sea*, Praeger, Santa Barbara, Calif.
- Mason, M. 2008, *The pirate's dilemma: how hackers, punk capitalists and graffiti millionaires and other youth movements are remixing our culture and changing the world*, Allen Lane, London.
- Mason, M. 2008, *The pirate's dilemma: how youth culture reinvented capitalism*, Free Press, New York.
- Maxwell, D. & Fitzpatrick, M. 2012, "The 2011 Somalia famine: Context, causes, and complications", *Global Food Security*, vol. 1, no. 1, pp. 5-12.
- McKnight, T. & Hirsh, M. 2012, *Pirate Alley: commanding Task Force 151 off Somalia*, Naval Institute Press, Annapolis, Md.
- Menefee, S.P. 1988, "Maritime terror in Europe and the Mediterranean", *Marine Policy*, vol. 12, no. 2, pp. 143-152.
- Murphy, M.N. & ebrary, I. 2011, *Somalia, the new Barbary?*, Columbia University Press, New York.
- Murphy, M.N. 2011, *Somalia, the new Barbary?: piracy and Islam in the Horn of Africa*, Columbia University Press, New York.
- Olinier, E. (2015). Geopolítica de la Economía Global. Cap.III. *Madrid*.
- Onuoha, F.C. & Ezirim, G.E. 2010, "Sea piracy and maritime security: The problem of foreign naval intervention in the suppression of piracy off the Horn of Africa", *Journal of Maritime Research*, vol. 7, no. 3, pp. 43-56.
- Papa, P. 2013, "US and EU strategies for maritime transport security: A comparative perspective", *Transport Policy*, vol. 28, no. 0, pp. 75-85.
- Pelluz, J.M. et al. (2015). Cuadernos de Pensamiento Naval Número 18 Primer Semestre 2015. *Madrid, Armada Española, Ministerio de Defensa*.
- Peppetti, J.D. 2008, "Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats", *Naval*

- L.Rev.*, vol. 55, pp. 73.
- Roach, J.A. 2004, "Initiatives to enhance maritime security at sea", *Marine Policy*, vol. 28, no. 1, pp. 41-66.
- Russell, D. 2010, *Who rules the waves?: piracy, overfishing and mining the oceans*, Pluto, London.
- Sabatini Martín, L. (2013). Análisis del flujo del Tráfico Marítimo en el Mediterráneo Oriental. *Barcelona, Facultad de Náutica*.
- Sánchez, J.J. y Abderrahman el Fathi (2007). Relaciones España-Marruecos. Nuevas perspectivas y enfoques. *Cádiz, Universidad de Cádiz*.
- Schultz, T.S. & Marine Corps University. Marine Corps War College 2011, *Preparing for an era of persistent conflict*, Marine Corps War College, Marine Corps University, Quantico, VA.
- Suarez, J.L. (2011) Atlas para la planificación espacial marítima. *Sevilla, Universidad de Sevilla, Departamento de Geografía Humana*.
- Suarez, J.L., Martínez, Inmaculada (2007). Propuesta de regionalización de las aguas jurisdiccionales Españolas (subdivisiones), Informe 6. Caracterización de la subdivisión "estrecho. *Sevilla, Universidad de Sevilla*.
- Talley, W.K. 2008, *Maritime safety: security and piracy*, Inform, London.
- United Kingdom, (2015). National Security Strategy and Strategic Defense and Security Review. *London. Parliament of UK*.
- United States. Congress. House. Committee on Foreign Affairs. Subcommittee on Terrorism, Non proliferation, and Trade 2011, *Global maritime piracy*, U.S. G.P.O., Washington.
- United States. Congress. House. Committee on Foreign Affairs. Subcommittee on Terrorism, Nonproliferation, and Trade 2011, *Global maritime piracy: fueling terrorism, harming trade : hearing before the Subcommittee on Terrorism, Nonproliferation, and Trade of the*

*Committee on Foreign Affairs, House of Representatives, One Hundred Twelfth Congress, first session, June 15, 2011, U.S. G.P.O. : For sale by the Supt. of Docs., U.S. G.P.O., Washington.*

United States. Congress. House. Committee on the Judiciary. Subcommittee on Intellectual Property, Competition, and the Internet 2011, *Innovative Design Protection and Piracy Prevention Act*, U.S. G.P.O., Washington.

United States. Congress. House. Committee on Transportation and Infrastructure 2011, *Piracy Suppression Act of 2011*, U.S. G.P.O., Washington, D.C.

United States. Maritime Administration 2012, *Economic impact of piracy in the Gulf of Aden on global trade*, U.S. Dept. of Transportation, U.S. Maritime Administration, Washington, D.C.

United States. Maritime Administration 2012, *Somali pirate tactics*, Maritime Administration, Washington, D.C.

Vázquez Ramos, A. (2015). ¿Una nueva estrategia de seguridad para Europa? Documento de Opinión. Madrid, *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.

White House, United States, (2015). National Security Strategy (NSS). Washington. *The White House*.

Woodward, P. 2013, *Crisis in the Horn of Africa: politics, piracy and the threat of terror*, I.B. Tauris, London; New York.

---

## **RESPONSABILIDAD DEL TRABAJO**

### **AVISO:**

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.