

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES

10762 Orden PJC/501/2024, de 27 de mayo, por la que se publica la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024, aprobada por el Consejo de Seguridad Nacional.

El Consejo de Seguridad Nacional, en su reunión del día 19 de marzo de 2024, ha adoptado un Acuerdo por el que se aprueba la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024.

Para general conocimiento, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 24.1.e) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, dispongo la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del referido Acuerdo como anejo a la presente orden.

Madrid, 27 de mayo de 2024.–El Ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, Félix Bolaños García.

ANEJO

Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024

Resumen ejecutivo

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 presenta el dominio marítimo como un espacio global de importancia estratégica. Desde esta posición de partida, la Estrategia describe en su primer capítulo un escenario con horizonte 2030, en el que los espacios marítimos serán testigos de una mayor competición geoestratégica. En clave económica, se detecta un desplazamiento del centro de gravedad hacia el área Indo-Pacífico, con iniciativas políticas europeas dirigidas a contrarrestar sus efectos con nuevas políticas de impulsen una autonomía estratégica abierta. La tecnología adquiere cada vez mayor presencia en el sector marítimo, siendo este un aspecto crítico en la descarbonización futura del sector. Además, es necesario luchar contra el deterioro del hábitat marino.

Con esta cartografía prospectiva, la Estrategia caracteriza a España como un país de condición marítima y vocación global, cuyos intereses se proyectan tanto en los espacios marítimos de soberanía nacional como en aguas internacionales.

El segundo capítulo identifica los riesgos y las amenazas para la seguridad marítima. Las estrategias híbridas ocupan el centro conceptual del mapa de riesgos. Estas acciones coordinadas están dirigidas a explotar las vulnerabilidades de los Estados y sus instituciones mediante el uso de la desestabilización política, la coerción económica, la inmigración irregular y la presión por la dependencia energética del exterior. Los ciberataques y las campañas de influencia, además del empleo de capacidades militares, también pueden formar parte de estas estrategias. Todos estos factores se manifiestan en el dominio marítimo. Ejemplos reales, como el sabotaje al gasoducto Nord Stream, o las acciones de disrupción de cables submarinos de telecomunicaciones, sitúan actualmente a la seguridad de estas infraestructuras marítimas entre los factores de mayor preocupación.

El conjunto de riesgos y amenazas para la seguridad marítima se puede organizar en forma triangular. El primer vértice lo conforman los actos contra los intereses nacionales en el ámbito marítimo, el Derecho internacional y el Derecho marítimo. Factores como la protección de la flota mercante y pesquera frente a amenazas como la piratería y el robo

a mano armada entran en este grupo, así como cualquier acto violento que atente contra infraestructuras y las líneas de comunicación marítima. En el segundo vértice se sitúan los tráficos ilícitos por vía marítima y la delincuencia transfronteriza (o transnacional). También entran en este segundo grupo la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como el expolio del patrimonio cultural subacuático. El tercer vértice lo ocupan todas aquellas acciones que suponen una amenaza para el buen estado ambiental del medio marino, incluidos sus recursos vivos.

Frente a estos riesgos y amenazas, el tercer capítulo de esta Estrategia articula un planteamiento para hacer frente a un panorama donde los altos niveles de incertidumbre y competición interestatal se proyectan en su dimensión marítima. A tal fin, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 establece tres objetivos.

El primer objetivo es proteger España «en» y «desde» la mar, para el que se incluyen acciones orientadas a preservar la integridad y seguridad de aquellos espacios marinos sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción según el Derecho internacional y el Derecho español, nuestras costas y el litoral, así como para proteger las infraestructuras marítimas y las actividades económicas ligadas al medio marino.

El segundo objetivo es mejorar las capacidades marítimas. Desde el entendimiento de la industria y el sector privado como un valor estratégico de primer orden, la Estrategia fomenta un mayor dinamismo de la industria marítima, la economía azul, y el impulso de la investigación científica.

El tercer objetivo es contribuir a un océano más seguro. A tal fin, la Estrategia incluye acciones de naturaleza internacional, que reflejan la posición de España como un país comprometido con la seguridad en los océanos desde la perspectiva de una postura activa para garantizar el Derecho internacional y el derecho marítimo. En este tercer eje también se contempla el esfuerzo de España para hacer frente a riesgos de naturaleza global, como es el cambio climático y la contaminación marina. Para ello debe primar el multilateralismo y la aplicación de las iniciativas de la Organización Marítima Internacional, la Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa, la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea, y la Política Marítima Integrada, así como la Estrategia Marítima de la Alianza Atlántica. Por tanto, esta Estrategia potencia la promoción de una autonomía estratégica abierta y el valor de la OTAN para la defensa colectiva del espacio euroatlántico.

Finalmente, la Estrategia presenta al Consejo Nacional de Seguridad Marítima como elemento catalizador de la coordinación interdepartamental. Este órgano es asimismo el responsable de apoyar la labor del Consejo de Seguridad Nacional en el asesoramiento al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional en todo lo relacionado con la seguridad marítima.

Introducción

La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional de 2013 constituyó un hito en la arquitectura de la Seguridad Nacional. Por primera vez se formulaban intereses y objetivos con una visión integral y se creaba un marco institucional mediante el Consejo Nacional de Seguridad Marítima. Así, se elevaba al nivel político-estratégico este ámbito considerado como de especial interés para la Seguridad Nacional.

Desde entonces, en esta década se ha avanzado con paso firme. Se ha profundizado en la coordinación entre los diferentes actores de las Administraciones Públicas, la sociedad civil y el sector privado. Este marco ha permitido materializar el concepto estratégico en acciones concretas, como ejercicios, seminarios, acciones formativas, en un análisis de riesgos integral y en la gestión eficaz de las incidencias de seguridad marítima que han surgido en los últimos años.

Esta nueva Estrategia recoge la herencia de su predecesora y la actualiza, para reflejar los cambios en el panorama de intereses, riesgos y amenazas; la interrelación creciente entre los ámbitos físico y virtual; así como la proliferación de estrategias

híbridas. De esta forma, la nueva Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 traza un diagnóstico de la situación actual e identifica las principales tendencias que marcarán la evolución en el medio plazo.

El mapa del mundo de la presencia española en la mar muestra cómo los intereses nacionales se proyectan a través de las rutas de navegación internacional. Este parámetro –la presencia marítima– ha sido el empleado como criterio para priorizar de forma dinámica los diferentes espacios marítimos de interés para España.

La aproximación estratégica de España a la seguridad marítima es proactiva y concibe el momento actual como una oportunidad de mejora, donde la promoción de la industria, la economía azul y el fomento de la ciencia y la innovación deben orientarse hacia la contribución a una mayor seguridad.

Esta Estrategia define la seguridad marítima como la combinación de medidas preventivas y de respuesta orientadas tanto a proteger el entorno marítimo de amenazas y actos ilegales intencionados, como a limitar los efectos de peligros naturales, de accidentes y daños al medio ambiente y a las personas.

La prosperidad está íntimamente ligada a la seguridad. Las características de España hacen que este axioma resulte, si cabe, más evidente, para un país cuya economía depende en gran medida del comercio internacional por vía marítima, con un sector turístico con fuerte implantación en el entorno marítimo. Mirando al futuro, las energías renovables marinas serán un incipiente sector económico con un gran peso estratégico.

Desde esta aproximación, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 también se orienta a aprovechar la actividad económica e industrial del sector marítimo. Se identifican como prioridades la mejora del conocimiento del entorno marítimo, la modernización de las capacidades y el impulso de la industria y las empresas del sector marítimo en España.

El refuerzo de la cooperación interdepartamental con la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas, así como con el sector privado, las universidades y los centros de inversión, desarrollo e innovación, permitirá avanzar en su consecución. Con este enfoque, los tres principios de la Estrategia de Seguridad Nacional 2021 se aplican plenamente a la seguridad marítima:

Más anticipación. La mejora de capacidades en ámbitos tales como la vigilancia marítima, o el desarrollo de sistemas que proporcionen alerta temprana a través de un enfoque preventivo permitirá una acción más eficaz.

Más integración. El principio rector de más integración es central para la ejecución de una política en materia de seguridad marítima en España. En un esquema distribuido entre distintos organismos públicos, con responsabilidades legalmente atribuidas en materia de seguridad marítima, es esencial disponer de mecanismos de cooperación reforzada interdepartamental, entre administraciones públicas, así como con el sector privado.

Más resiliencia. A la protección de los espacios y rutas marítimas se une la resiliencia de los puertos, las infraestructuras marítimas y las actividades económicas dependientes en el litoral, así como los conductos de suministro energético y los cables de telecomunicaciones tendidos en el lecho marino.

CAPÍTULO 1

La seguridad marítima: reto estratégico de España

El primer capítulo de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 describe la singularidad de España desde una concepción del ámbito marítimo como un elemento inherentemente global; ofrece una definición concreta de seguridad marítima; e identifica sus ámbitos y espacios de interés estratégico.

La Estrategia de Seguridad Nacional 2021 define a España como un país europeo, mediterráneo y atlántico que contribuye de forma comprometida con la paz y la

seguridad internacional. La participación en misiones y operaciones en el seno de las organizaciones internacionales a las que pertenece así lo demuestra.

La proyección de los intereses nacionales en el ámbito marítimo se extiende a través de las principales líneas de tráfico marítimo y áreas de interés donde existe presencia española a través de sus buques, sus personas y sus empresas.

España, un país de condición marítima con vocación global

La historia de España está íntimamente ligada al mar. Las aguas y el lecho marino son protagonistas de un pasado que modula nuestra identidad de presente y futuro. La sensibilización sobre la importancia del sector marítimo en España forma parte del esfuerzo invertido en materia de cultura de Seguridad Nacional.

España tiene a su cargo una amplia área de responsabilidad de salvamento marítimo que se extiende sobre una superficie marina de un millón y medio de kilómetros cuadrados.

Su privilegiada situación geográfica y su legado histórico confieren a España una identidad marítima. El territorio peninsular, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, los archipiélagos balear y canario y las numerosas islas, islotes y peñones suman 10.000 km de litoral, según el Instituto Geográfico Nacional.

Este perfil ofrece a los puertos y terminales marítimas españolas una posición ventajosa para el comercio marítimo internacional, así como para el transporte de personas, bienes, mercancías y recursos.

Nuestro litoral y aguas jurisdiccionales albergan cada vez mayor actividad. Los puertos y terminales marítimas españolas son uno de los principales activos nacionales. Por ellos transitan mercancías, se importa crudo y gas y se exportan todo tipo de productos.

Cobran especial relevancia los buques gaseros y las seis estaciones regasificadoras que operan en España. Esto hace que nuestras infraestructuras portuarias y nuestras refinerías y estaciones de regasificación en la costa sean elementos de alto valor estratégico.

En España, el 90 % de las importaciones y el 60 % de las exportaciones se realizan por vía marítima. Los 459 millones de toneladas anuales de mercancías que entran y salen de nuestros puertos nos dan idea de la importancia que el transporte por vía marítima tiene para el normal desarrollo de la vida en nuestro país. Además, España tiene una dependencia energética del exterior que, con datos de 2022, se sitúa en el 70 %. Prácticamente todo el petróleo y gas natural que recibe nuestro país, lo hace por vía marítima.

Por el estrecho de Gibraltar transitan más de 100.000 buques cada año y cualquier incidente de tráfico marítimo podría tener serias consecuencias para la economía global. Por tanto, como responsables de la protección de la vida humana y la seguridad de la navegación en una superficie tan extensa como tres veces el territorio nacional, desempeñamos una labor de la que se benefician no solo los buques que enarbolan nuestro pabellón, sino la comunidad internacional en su conjunto.

El continente europeo y africano tienen en el Estrecho su punto geográfico más próximo, cuestión que facilita los flujos norte-sur por vía marítima y submarina, y que, por otro lado, también facilita determinadas amenazas a la Seguridad Nacional, como es el caso del tráfico ilegal de estupefacientes o la inmigración irregular por vía marítima.

La configuración geográfica de España, que además del área peninsular cuenta con islas, archipiélagos como el balear y las islas Canarias, y territorios en el norte de África, donde se encuentran las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, confiere a la seguridad marítima una particular relevancia. En los espacios marítimos que rodean a estos territorios, a los cuales se les suman otros de condición fronteriza, es necesario potenciar los mecanismos necesarios para garantizar la defensa de los intereses nacionales, así como para gestionar adecuadamente los riesgos y amenazas.

Por nuestros espacios marítimos transcurren cables submarinos, gasoductos y oleoductos de importancia estratégica, cuya protección requiere vigilancia y cooperación con la comunidad internacional. De especial interés son las conexiones eléctricas y digitales con nuestras ciudades autónomas y archipiélagos, a las que se suman los grandes cables de fibra que nos conectan con América, África y Asia, y algunas de las interconexiones eléctricas internacionales que confieren mayor estabilidad.

La actividad económica asociada al mar abarca desde el transporte marítimo, la pesca y el turismo hasta la producción de energías renovables situadas en zonas costeras o la extracción de materiales de los fondos marinos. El desarrollo económico sostenible del medio marino se conoce como Economía Azul. Según la OCDE, la Economía Azul habrá duplicado su volumen entre 2010 y 2030. España es el primer país en contribución a la Economía Azul de la Unión Europea en términos de empleo y de valor añadido bruto, con cifras superiores a los 944.000 empleos y una generación de más de 32.700 millones de euros. Por otro lado, la llamada aceleración azul, que se ha producido en los últimos cincuenta años, está intensificando la presión sobre el medio marino. Su mayor impacto puede poner en riesgo la seguridad marítima, así como producir cambios en la pérdida de biodiversidad y degradar el funcionamiento de los ecosistemas, cuestión que afectaría, por tanto, a la sostenibilidad de los bienes y servicios que nos proveen.

El transporte marítimo, al igual que los recursos marinos vivos y el turismo costero, es un contribuyente vital para la economía nacional española. Sin embargo, el tonelaje de la flota mercante controlada por empresas navieras de pabellón nacional no se corresponde con el peso de España en el panorama marítimo internacional. El 25% del comercio marítimo es transportado por navieras españolas. La flota mercante controlada por empresas navieras españolas cuenta tan sólo con 215 buques de más de 300 toneladas registrados, de ellos, 112 en el Registro Especial de Canarias (datos a 1 de enero de 2023), lo que pone nuestros intereses en manos ajenas, y en muchos casos con pabellones de conveniencia y genera una importante vulnerabilidad, poniendo en riesgo nuestra autonomía estratégica.

Con respecto al sector pesquero, a nivel global se ha producido una estabilización de la pesca de captura frente a un notable incremento de la acuicultura en los últimos años. La flota pesquera mundial ha descendido un 10% desde 2015, debido al esfuerzo de China y Europa por reducir sus flotas. España es líder dentro de la Unión Europea con una flota de 8.732 barcos de pesca que faenan en caladeros de todo el planeta, y un volumen en capturas de 780.000 toneladas según datos de 2021, cuestión que incide también en que seamos uno de los líderes en construcción de buques pesqueros a nivel mundial.

Otro de los grandes motores de nuestra economía, el turismo, está fuertemente vinculado al sector marítimo. En concreto, España cuenta con 361 puertos deportivos, 180.000 embarcaciones de recreo y más de 3.000 km de playas, además de numerosas infraestructuras hoteleras y de servicios que permiten la llegada anual de millones de turistas. Junto con el aumento que se está experimentando en el turismo de cruceros hace que el sector marítimo sea uno de los grandes contribuyentes a la mejora del atractivo de España como lugar de destino vacacional.

En definitiva, por su legado histórico, su geografía, su economía y su contribución a la paz y seguridad internacional, se puede afirmar que España se encuentra entre los países de peso a nivel mundial en los asuntos marítimos. La protección de los intereses marítimos nacionales se extiende más allá de las aguas jurisdiccionales y alcanza todos los mares y océanos del planeta y se dirige también hacia las actividades económicas en tierra y que dependen del mar.

De su seguridad y buen estado depende nuestro futuro.

El dominio marítimo: un espacio global de importancia estratégica

El dominio marítimo es un espacio de dimensión global. Sus características físicas, la presencia histórica de las Naciones en la mar y su delimitación jurídica han condicionado el uso que de él hace el ser humano y tienen implicaciones en los cinco aspectos que dan carácter estratégico al dominio marítimo:

En primer lugar, es clave para la economía mundial. El transporte marítimo es la columna vertebral del comercio internacional y de la economía mundial. Más del 80 % del comercio internacional de mercancías transita por mar.

En segundo lugar, es un espacio de conexión entre países, sociedades, culturas y ciudadanos, unidos por medio de líneas de comunicación marítima y por infraestructuras físicas como gasoductos, oleoductos y cables de energía y telecomunicaciones.

El 99 % de la información digital a nivel mundial transcurre a través de cables submarinos. Las transacciones financieras, el intercambio de información digital y el creciente número de dispositivos conectados a la red dependen de esta infraestructura. La disposición del cableado se asemeja, en cierta medida, a las principales líneas de comunicación marítima.

En tercer lugar, la costa, los océanos y el fondo marino son una fuente de riqueza por los recursos naturales que albergan, tanto vivos como no vivos, así como por las actividades económicas que propicia. Su explotación sostenible es imprescindible para asegurar su adecuada disponibilidad.

En cuarto lugar, el mar es un dominio que proporciona versatilidad estratégica. El control y acceso al mar siempre han sido claves para proyectar los intereses estratégicos de cualquier país, alianza o coalición internacional. La presencia de medios navales en zonas geográficas inestables contribuye a su seguridad.

Y, en quinto lugar, se trata de un medio físico que juega un papel fundamental en la regulación del clima. Los océanos abiertos, las áreas costeras y los fondos marinos son grandes ecosistemas naturales y un bien común a proteger. De su buen estado de salud depende en gran medida el futuro del planeta. Con una extensión del 72 % de la superficie del planeta, los océanos absorben más de la mitad de las emisiones de CO₂ a nivel mundial y su temperatura influye significativamente sobre el clima. Su función en el ciclo hidrológico contribuye a mitigar los efectos del cambio climático.

Dinámicas de transformación en el ámbito marítimo: horizonte 2030

El ámbito marítimo no es inmune al proceso acelerado de transformación de la sociedad. Las dinámicas de transformación que identifica la Estrategia de Seguridad Nacional 2021 se proyectan en su dimensión marítima de tal forma que, a medio plazo, el panorama marítimo será diferente al actual, con implicaciones de calado para la seguridad.

– En clave geopolítica, el aumento de la competencia estratégica a nivel global entre grandes potencias ya se manifiesta de forma visible en determinados escenarios geográficos como el Mediterráneo oriental, el Indopacífico o el mar meridional de China. La riqueza proporcionada por los recursos del fondo marino es asimismo motivo de competición por el acceso a los mismos. 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.

– En dimensión económica, las proyecciones apuntan hacia un crecimiento del comercio internacional por vía marítima, así como la transformación del mapa de rutas marítimas debida, entre otras cuestiones, al deshielo del Ártico. Además, el desplazamiento del centro de gravedad económico hacia la región del Indopacífico tendrá consecuencias para la competitividad del sector marítimo. Entre las implicaciones se encuentra la adopción de nuevas tecnologías asociadas a la sostenibilidad medioambiental y la economía circular.

– El desarrollo de la dimensión tecnológica dibuja una tendencia al alza en materia de empleo de inteligencia artificial, tanto en los sistemas de gestión logística como en las plataformas y los sensores de vigilancia marítima. El empleo de buques no tripulados también muestra crecimiento. Por su parte, la transición ecológica y el desarrollo de plantas de generación energética renovable supondrán el uso de espacios marinos para albergar nuevos parques eólicos, plantas fotovoltaicas de generación de hidrógeno verde y de energía mareomotriz, entre otras. Según la Agencia Internacional de la Energía, la eólica marina supondrá la mitad de la generación eólica en Europa en 2040.

– En lo que respecta a la dimensión medioambiental, la biodiversidad marina constituye un activo que ofrece oportunidades de explotación sostenible. Sin embargo, el progresivo deterioro del hábitat marino es una de las principales preocupaciones a nivel mundial. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el porcentaje de poblaciones de peces en niveles biológicamente sostenibles se ha reducido del 90 % en 1974 al 65 % en 2019. Son aquellas regiones geográficas con una ordenación pesquera más desarrollada las que presentan una mayor abundancia. De ahí la necesidad de promover a nivel global una pesca regulada y sostenible.

Aproximación estratégica a la seguridad marítima en España

España es un país plenamente comprometido con la comunidad internacional en materia de seguridad marítima, en el entendimiento de que un entorno marítimo seguro es una condición necesaria para el normal funcionamiento de la actividad económica y social, la paz internacional y para la sostenibilidad medioambiental del planeta.

La seguridad marítima se puede definir como la combinación de medidas preventivas y de respuesta orientadas tanto a proteger el entorno marítimo de amenazas y actos ilegales intencionados, como a limitar los efectos de peligros naturales, de accidentes y daños al medio ambiente, las actividades económicas y a las personas.

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 ofrece, además, una postura proactiva, orientada tanto a proteger como a promover los intereses de España en su dimensión marítima con objeto de aprovechar las oportunidades de mejora que se presentan en el entorno marítimo.

Los intereses nacionales en su dimensión marítima son los siguientes:

- el respeto y estabilidad de nuestra integridad territorial marítima;
- el cumplimiento de la legislación nacional y el Derecho Internacional en los espacios marítimos bajo nuestra soberanía, derechos soberanos y jurisdicción;
- la vida humana en la mar;
- la libertad y seguridad de la navegación;
- La economía azul;
- el comercio y el transporte marítimos;
- la industria naviera y otras industrias marítimas;
- los buques de interés nacional y sus tripulaciones (flota mercante, pesquera y de recreo);
- los puertos y las infraestructuras marítimas, incluyendo las instalaciones *off-shore*, oleoductos, tuberías bajo el agua y cables submarinos, así como las infraestructuras críticas o de interés para la seguridad marítima situadas en la costa o en el fondo marino;
- el régimen aduanero y fiscal del Estado;
- los recursos vivos y no vivos del medio marino;
- el medio ambiente marino y costero;
- el patrimonio cultural subacuático;
- y la cultura marítima.

Espacios de interés para la seguridad marítima nacional

España tiene intereses marítimos en todo el mundo. A los efectos de optimizar el esfuerzo y la asignación de recursos, se hace necesaria una priorización de las áreas de actuación. Tomando como referencia principal los criterios establecidos en la Estrategia de Seguridad Nacional, y sobre la base de nuestra posición geográfica, relaciones y compromisos internacionales, así como nuestra actividad socioeconómica, los espacios marítimos se priorizan de la siguiente forma:

Espacios marítimos de interés preferente (vitales o de interés vital): incluyen todos aquellos espacios marítimos sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción según el Derecho internacional y el Derecho español. Son aquellos de cuya seguridad depende la integridad territorial y el ejercicio de la soberanía nacional, como es el caso de las líneas de comunicación marítima que conectan la península con las islas, archipiélagos y los territorios españoles extra-peninsulares; y cualquier otro espacio o línea de comunicación o conexión marítima que por circunstancias coyunturales sea considerada de interés preferente.

Espacios marítimos de interés: aquellas aguas internacionales donde un incidente puede tener implicaciones para la Seguridad Nacional o los intereses nacionales. Se caracterizan por registrar una presencia y una actividad económica española notable, como es el caso de los caladeros internacionales donde faenan pesqueros españoles, o por contar con unos excepcionales valores naturales, como es el caso de las aguas comprendidas en las zonas marinas protegidas en España.

Asimismo, son también espacios marítimos de interés aquellas áreas de donde se importan recursos energéticos o biogenéticos; las áreas donde se localizan o hay una presunción clara de presencia de patrimonio cultural subacuático español; las posibles áreas marinas donde España pretende ampliar su plataforma continental según el Derecho internacional; las áreas marinas donde, en cualquier momento y en el marco de una misión nacional, de la Unión Europea o de la OTAN, España tiene desplegadas fuerzas navales; así como cualesquier espacio marítimo de especial relevancia donde su seguridad, a criterio del Consejo de Seguridad Nacional, redunde en la estabilidad y el desarrollo de España y el bienestar de sus ciudadanos.

Otros espacios marítimos de interés: aquellas aguas internacionales en las que un incidente puede tener implicaciones para la Seguridad Nacional o los intereses nacionales.

Si bien no se confiere como un espacio marítimo como tal, las zonas costeras donde se desarrollan multitud de actividades económicas suponen otro espacio de influencia marítima esencial, sensible a los efectos del cambio climático y a cualquier vulnerabilidad causada o proveniente del entorno marítimo.

La clasificación y priorización de un espacio marítimo en cualquiera de las categorías antes señaladas estará sujeta a una revisión continua mediante la monitorización y conocimiento del entorno marítimo, de forma que permita declarar el interés y valorar si es preciso generar acciones para recuperar o mantener la seguridad marítima, así como categorizar como de interés o interés preferente a criterio del Consejo de Seguridad Nacional.

Priorización de los espacios marítimos

Espacios marítimos de interés preferente: Aguas jurisdiccionales (aguas interiores, territoriales, zona contigua y zona económica exclusiva); plataforma continental y plataforma continental extendida; y líneas de comunicación marítima que conectan la península con islas, archipiélagos y territorios españoles.

Espacios marítimos de interés: Mar Mediterráneo; margen atlántica, África occidental y el Golfo de Guinea; Indopacífico: en concreto, el Cuerno de África, el Golfo Pérsico y la

región del sudeste asiático; caladeros internacionales donde faenan pesqueros españoles.

Otros espacios marítimos de interés: Pacífico; Antártico; Ártico.

CAPÍTULO 2

Riesgos y amenazas para la seguridad marítima

El segundo capítulo de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 identifica los riesgos y las amenazas para la seguridad marítima, como las estrategias híbridas y sus clases, las amenazas contra los intereses nacionales, los tráfico ilícitos y la delincuencia transfronteriza o los riesgos para el medioambiente.

La mar es un área propicia para la potenciación y materialización de buena parte de las amenazas identificadas en la Estrategia de Seguridad Nacional (tensiones regionales y geoestratégicas, terrorismo y radicalización violenta, epidemias y pandemias, amenazas a las infraestructuras críticas o de interés para la seguridad, emergencias y catástrofes, inestabilidad económica, ciberataques, crimen organizado, flujos migratorios irregulares, vulnerabilidad energética, proliferación de armas de destrucción masiva y la degradación del medio natural). Tanto es así, que la Estrategia contempla como amenaza para la Seguridad Nacional la vulnerabilidad del espacio marítimo, que por sus características físicas y legales es un espacio en el que todas estas amenazas pueden materializarse por razones naturales, de forma directa o formando parte de estrategias híbridas. Estas bordean o tensionan los límites de nuestra legislación nacional, así como los tratados en los que España es parte y otros acuerdos y regulaciones marítimas mediante acciones en zona gris que buscan desequilibrar las condiciones de seguridad sin llegar a superar el umbral de la agresión armada convencional, con la consiguiente repercusión en la prosperidad y bienestar de los ciudadanos.

Se entiende por amenaza toda circunstancia derivada de actos deliberados o de naturaleza ilícita que pueda poner en peligro la seguridad. Por su parte, se entiende por riesgo para la seguridad marítima aquellos incidentes no intencionados, como consecuencia de accidentes o de los efectos de la naturaleza. En esta Estrategia se identifican cuatro categorías genéricas para clasificar los riesgos y las amenazas a la seguridad marítima nacional:

- acciones atribuibles a una estrategia híbrida. Esta categoría se considera central e incluye todo el espectro de las amenazas para la seguridad marítima;
- amenazas contra los intereses nacionales en el ámbito marítimo;
- tráfico ilícitos por vía marítima y delincuencia transfronteriza;
- riesgos para el buen estado ambiental del medio marino, incluidos sus recursos vivos, así como los efectos en la costa del cambio climático.

Estrategias híbridas

Estrategia híbrida es un término que engloba todo tipo de actuaciones coordinadas y sincronizadas, dirigidas a explotar las vulnerabilidades de los Estados y sus instituciones mediante acciones que tienden a fomentar la desestabilización política de las instituciones nacionales e internacionales, empleando la coerción económica y la presión sobre el suministro de energía desde el exterior, ciberataques, campañas de influencia, terrorismo y otras clases de violencia de baja intensidad, además del empleo de capacidades militares.

Las características legales que rigen el empleo del mar hacen de este ámbito un espacio propicio para esta clase de amenazas que se dan en la zona gris. La dificultad para aplicar el régimen jurídico y la difícil atribución de responsabilidades favorece la realización de acciones desestabilizadoras. Estas acciones pueden ser realizadas tanto por actores estatales como por actores no estatales.

Específicamente en el ámbito marítimo, las estrategias híbridas incluirían todas aquellas acciones cometidas en la mar y áreas portuarias, y parte de las cometidas en el litoral. Pueden ser actos relacionados con cualquiera de las amenazas referidos en esta estrategia. El hecho diferencial es la voluntad que un actor estatal o no estatal le imprime a los hechos. Las acciones de sabotaje en el mar Báltico de los gasoductos Nord Stream I y II, sucedidas en septiembre de 2022, o determinadas acciones asertivas que afectan a las flotas mercante y de pesca, constituyen un claro ejemplo de acciones híbridas.

El papel de España, como receptor de buques gaseros con gas licuado para su regasificación y distribución a Europa, y como punto de entrada de gasoductos y cables submarinos, significa que las estrategias híbridas representan una amenaza muy tangible. Dentro de las estrategias híbridas también se encuentran sabotajes y ciberataques contra buques (incluyendo su carga y pasajeros), o su toma de control remota. Podrían también darse otros casos como contaminaciones marinas provocadas, explotación no autorizada de recursos naturales, o incluso actividades que favorezcan olas incontroladas de inmigración irregular.

Amenazas contra los intereses nacionales en el ámbito marítimo

En un contexto de creciente competición geopolítica y de rearme de las principales potencias, la libre navegación y el cumplimiento del Derecho Marítimo Internacional se ven amenazados en diferentes regiones geográficas y rutas marítimas. La riqueza proporcionada por los recursos del fondo marítimo, o la explotación del recurso eólico o solar en el medio marino, es asimismo motivo de competición por el acceso a los mismos. 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.

La estabilidad en áreas como el Mediterráneo y el mar Negro se ve seriamente afectada por la invasión ilegal y no provocada de Ucrania por la Federación Rusa. El riesgo para el tráfico marítimo que navega por las aguas del mar Rojo, el estrecho de Bab el Mandeb y el Golfo Pérsico se ve intensificado debido a la espiral de violencia en la franja de Gaza, la inestabilidad en Yemen, así como a las fricciones entre potencias regionales en Oriente Medio.

La piratería y el robo a mano armada siguen siendo una preocupante amenaza para la flota internacional mercante, pesquera y de recreo, así como para sus tripulantes y pasajeros. Son tres las áreas que destacan por su peligrosidad: el Cuerno de África, el golfo de Guinea y el sudeste asiático (en particular, los estrechos de Malaca y Singapur).

Las características del medio marino hacen que sea un espacio particularmente favorable para la comisión de atentados terroristas contra barcos e infraestructuras marítimas (como, por ejemplo, plataformas de extracción de hidrocarburos, parques eólicos marinos o cables submarinos de comunicaciones que, además, podrían ser utilizados para acceder a las redes de comunicación y efectuar ciberataques a través de ellos, o contra infraestructuras críticas anexas).

El ámbito marítimo es altamente dependiente de la tecnología. Cualquier disrupción de las radiocomunicaciones marítimas y las ayudas a la navegación tendría serias consecuencias para la seguridad. Esta vulnerabilidad incrementa el riesgo de que los sistemas de vigilancia y control, las infraestructuras marítimas críticas o de interés para la seguridad y los sistemas de navegación y comunicación sean objeto de ciberataques. Asimismo, el uso de vehículos autónomos marinos (aéreos, de superficie o submarinos), como vector para llevar a cabo actos ilícitos deliberados, se ha convertido en una amenaza potenciada por su polivalencia, así como por la facilidad de adquisición y uso.

La fuerte interrelación entre la seguridad marítima y la economía internacional provoca que situaciones de crisis, como las derivadas de la pandemia o la invasión de Ucrania, tengan notables repercusiones para la cadena de suministro global y la estabilidad económica y financiera.

Asimismo, cualquier incidente (tanto deliberado como accidental) en los estrechos y pasos marítimos angostos de mayor tráfico puede ser fuente de serias consecuencias para la cadena de suministro global. El accidente del portacontenedores Ever Given en el canal de Suez en marzo de 2021, o la fuerte sequía del verano de 2023, que afectó a las operaciones de cruce del canal de Panamá tuvieron significativas repercusiones derivadas del retraso en el tránsito de los buques, como por ejemplo, la subida del precio de los combustibles, el desajuste en la relación oferta-demanda, la desestabilización de los flujos de buques mercantes portacontenedores o la congestión de buques en espera de carga.

Tráficos ilícitos por vía marítima y delincuencia transfronteriza (o transnacional)

La delincuencia transfronteriza o transnacional es un fenómeno que afecta a la seguridad de las personas y que ha traído aparejado crecientes niveles de violencia que ponen a prueba la acción del Estado. Actores intervinientes, tales como las redes de crimen organizado, están detrás de actividades delictivas como el contrabando, el tráfico de sustancias psicotrópicas, armamento y de armas de destrucción masiva, la explotación de migrantes por vía marítima y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Asimismo, las actividades relacionadas con el expolio del legado cultural e histórico constituyen una amenaza para la seguridad. Su respuesta implica a numerosos actores y debe basarse en la cooperación tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

El contrabando y el tráfico ilícito de mercancías incluye el tráfico de armas, de sustancias psicotrópicas y precursores, de animales y vegetales ilegales, de residuos, de vehículos robados, productos falsificados y todo tipo de bienes prohibidos.

España, en su condición de frontera exterior de la Unión Europea, se encuentra especialmente expuesta a flujos migratorios irregulares por vía marítima. Estos flujos representan un riesgo para la seguridad de la navegación, la vida y la integridad física de los inmigrantes, que son vulnerables a la explotación por parte de redes de crimen organizado.

La proliferación de armas tiene en el medio marino un elemento facilitador debido a las características inherentes de este espacio, en particular la dificultad del control, la continuidad y la discreción que ofrece, unido a una compleja aplicación del régimen jurídico. Por proliferación, también se entenderá aquellos productos y tecnología de «doble uso», incluidos el soporte lógico (*software*) y la tecnología, que puedan destinarse a usos tanto civiles como militares o usos nucleares.

Por otra parte, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada supone una seria preocupación. A nivel mundial, las capturas ilegales llegan a suponer el 15 % de la producción total. España, como potencia en materia de pesca, se muestra como un actor comprometido en la lucha contra una actividad que afecta tanto al hábitat marino como a la sostenibilidad de un sector económicamente relevante para nuestro país.

Riesgos para el buen estado ambiental del medio marino, incluidos sus recursos vivos, así como los efectos e impacto en la costa del cambio climático

Entre los efectos del cambio climático se encuentran el incremento en el número de fenómenos meteorológicos extremos, el cambio del nivel del mar, la degradación de ecosistemas terrestres y marinos, la desertificación, el aumento de la incidencia y frecuencia de olas de calor, las sequías, la reducción de las disponibilidades de agua, las intrusiones de polvo sahariano, los incendios forestales e inundaciones y la pérdida de la biodiversidad. A ello cabe sumar, como factor multiplicador, la contaminación marina generada por una cada vez más intensa y acumulada actividad humana en las costas. Estos efectos perniciosos llevan a una mayor competencia por los recursos y al incremento de desplazamientos migratorios desde zonas más expuestas a sus consecuencias dañinas.

En el ámbito marítimo, se debe significar que el cambio climático está causando un incremento de los episodios de meteorología adversa y temporales, que a su vez pueden desencadenar situaciones que comprometan la seguridad de la navegación e incluso el correcto funcionamiento de las infraestructuras sitas en el ámbito marítimo. No debe olvidarse, además, el impacto que el cambio climático y la variación en el nivel del mar está generando en el trazado de las fronteras marinas ya establecidas o en las pendientes de delimitar, así como el que puede causar en las infraestructuras.

Además, la propia densidad del tráfico marítimo próximo a nuestras costas (en particular en el Estrecho) puede ser fuente de accidentes y, unida a la meteorología cada vez más extrema (en particular, en Galicia), hace que la probabilidad de que suceda un accidente de este tipo esté siempre presente, con el consiguiente riesgo para la vida humana en la mar.

En particular, todos aquellos actos deliberados que atentan contra el buen estado medioambiental del medio marino, como son la contaminación a consecuencia de vertidos ilegales, y la explotación no sostenible y no autorizada de los recursos naturales, son considerados como una amenaza para la seguridad marítima.

Estas actividades no solo inciden sobre la protección de las especies, hábitats marinos y los procesos de estos ecosistemas, incluyendo su regeneración, sino que también pueden tener implicaciones sociales, sanitarias y económicas, tanto directas como indirectas, que pueden resultar muy significativas sobre cualquiera de las regiones litorales españolas. Además, existen contaminantes, como por ejemplo los microplásticos, que afectan directamente a las especies marinas e indirectamente a las terrestres, y cuyas consecuencias sobre la salud humana todavía no están suficientemente estudiadas.

CAPÍTULO 3

Objetivos

El tercer capítulo de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 establece los objetivos que orientan el planteamiento estratégico en materia de seguridad marítima para proteger España en y desde el mar, mejorar nuestras capacidades marítimas y conseguir un océano más seguro.

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 articula un planteamiento estratégico diseñado para orientar la acción de Estado en un contexto de mayor competición geopolítica entre grandes poderes, una mayor asertividad y donde predominan las estrategias híbridas con acciones que abarcan todo el espectro de la seguridad, desde la protección frente a amenazas deliberadas y actos ilícitos hasta la seguridad frente a incidentes de naturaleza no intencionada, incluidos los efectos del cambio climático.

Desde una visión amplia de la seguridad, la Estrategia incide en el refuerzo de la coordinación interdepartamental y de las administraciones para la toma de decisiones y la adopción de medidas preventivas dirigidas a proteger el ámbito marítimo.

Además, la Estrategia es proactiva, y concibe el momento actual como una oportunidad de mejora de activos de alto valor estratégico, como es el caso de la industria marítima y los sectores económicos relacionados, para lo cual, propone una relación más cercana entre los sectores público y privado.

Desde la perspectiva de impulsar una política integral de seguridad marítima, la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima establece tres objetivos estratégicos, que son:

- objetivo estratégico 1: proteger España «en» y «desde» la mar;
- objetivo estratégico 2: mejorar las capacidades marítimas;
- objetivo estratégico 3: contribuir a un océano más seguro.

La materialización efectiva de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 avanzará a través de acciones específicas orientadas a la consecución de cada uno de los tres objetivos estratégicos:

– Para proteger España «en» y «desde» la mar, la Estrategia contempla un conjunto de acciones orientadas a preservar la integridad y seguridad de aquellos espacios marinos sobre los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción según el Derecho internacional y el Derecho español, así como las infraestructuras marítimas y actividades económicas dependientes o influidas por el medio marino.

– Para mejorar las capacidades marítimas se incluyen acciones de naturaleza proactiva, orientadas al fortalecimiento de la actuación del Estado en la mar y en su litoral a través de la modernización de las capacidades de seguridad marítima. Este bloque de medidas está muy asociado a promover la economía marítima, desde el entendimiento de este sector como un valor estratégico clave para la seguridad y la prosperidad. También se incluye la promoción de la autonomía estratégica y de la industria marítima. Asimismo, el impulso de la investigación científica conforma una visión de presente y futuro que asocia la innovación científica y la tecnología a la seguridad.

– Para contribuir a un océano más seguro, la Estrategia incluye acciones de naturaleza internacional, que reflejan la contribución de España como un país comprometido con la seguridad en los océanos desde la perspectiva de una postura activa para garantizar el Derecho internacional y el derecho marítimo. De esta forma, se incluyen acciones relativas a la seguridad marítima internacional para garantizar la libre navegación en las líneas de comunicación marítima y las áreas de interés estratégico, así como para proteger las flotas mercante, pesquera y de recreo. En este tercer eje también se contempla el esfuerzo de España para hacer frente a riesgos de naturaleza global, pero con impactos locales, como es el cambio climático y la contaminación marina.

El catálogo detallado de las acciones orientadas a la consecución de los tres objetivos estratégicos se encuentra en el anexo a esta Estrategia Nacional de Seguridad Marítima. Cada acción tiene asociada una referencia para el seguimiento del grado de avance, que servirá como base para medir el progreso en los objetivos marcados. Con esta finalidad, se acometerá un proceso de evaluación periódico cada tres años, mediante un informe que será presentado en el Consejo de Seguridad Nacional. El Consejo Nacional de Seguridad Marítima será el responsable de su elaboración.

Proteger España «en» y «desde» la mar

Este objetivo sitúa su centro de gravedad en la protección de la soberanía y el libre ejercicio de los derechos y libertades en los espacios marítimos de jurisdicción nacional a través de la intensificación de las actividades asociadas a las funciones de seguridad marítima.

En un contexto de alta competición estratégica y empleo de estrategias híbridas, cobra protagonismo la disuasión y la protección de las infraestructuras marítimas. Se partirá de un análisis de riesgos como base sobre la que articular un proceso de planeamiento de las medidas y actividades enfocadas a mejorar la resiliencia de elementos tales como los cables submarinos y las infraestructuras energéticas ubicadas en espacios marítimos.

Los puertos y otras instalaciones marítimas industriales o energéticas son un eslabón fundamental en la cadena global de suministros. Su resiliencia debe ser reforzada, dado el entorno socioeconómico actual, caracterizado por un mayor grado de fragmentación del proceso de globalización.

En este sentido, para hacer frente a los tráficos ilícitos y la delincuencia transfronteriza por vía marítima se deben reforzar y modernizar los recursos y capacidades de los principales actores en materia de seguridad marítima en España. En

particular, se identifica la integración de tecnologías basadas en la Inteligencia Artificial en sistemas, plataformas y sensores de vigilancia marítima, así como la incorporación de vehículos tripulados de forma remota para tareas tales como la vigilancia marítima.

Para las actuaciones en materia de protección del patrimonio cultural subacuático, la principal referencia de actuación sigue siendo el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, donde cobran protagonismo las Comunidades Autónomas como actores competentes en la actualización de las cartas arqueológicas subacuáticas.

En materia de la lucha contra la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) en España, esta Estrategia promueve una renovación del marco normativo nacional, en plena consonancia con las normas y acuerdos internacionales existentes, así como la política marítima de la Unión Europea y otros organismos e instituciones de los que España es parte.

Esta Estrategia plantea asimismo un desarrollo sostenible mediante la consolidación del nuevo marco de Ordenación de los Espacios Marítimos, orientado al desarrollo sostenible de los sectores marítimos.

Por último, la compartición de la información es la condición necesaria que proporcionará un conocimiento del entorno marítimo optimizado. Sobre esta base, se podrá avanzar en la mejora de la eficacia y la eficiencia de la acción del Estado en y desde la mar. A tal fin, se identifica la profundización de los lazos entre los distintos centros operativos como una iniciativa que permitirá mejorar el conocimiento compartido del entorno marítimo.

Mejorar las capacidades de seguridad marítima

La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 incorpora una visión de la seguridad donde la ciencia y la tecnología son vectores clave para la mejora de las capacidades de seguridad marítima. Expresado con otras palabras, el entorno marítimo se protege también desde las fábricas, los astilleros y los laboratorios.

Desde una perspectiva proactiva, el momento actual se configura como una oportunidad de mejora del sector marítimo en campos tales como la industria, la actividad naviera española o de pabellón nacional, la tecnología y la ciencia, variables indispensables en la ecuación de la seguridad tal y como la concebimos hoy en día, relacionadas entre sí y necesarias para liderar los cambios drásticos ya iniciados y en aceleración constante: combustibles de propulsión de cero emisiones, navegación autónoma o energías renovables. También supone una oportunidad para avanzar en la protección y la seguridad de sectores estratégicos, infraestructuras esenciales y actividades económicas frente a nuevas amenazas, como las posibles consecuencias del cambio climático y la subida del nivel del mar.

La integración de nuevas tecnologías cobra protagonismo para hacer frente a aspectos que van más allá de la seguridad física y el acceso a las instalaciones. Una adecuada protección en el entorno actual de seguridad exige incorporar cuestiones de ciberseguridad y medidas para garantizar la protección del dato. Esta visión cobra más relevancia, si cabe, en un contexto donde se observa una tendencia al alza del comercio marítimo y se hace más compleja la gestión de los contenedores y las mercancías en general. Aspectos relativos a la seguridad de la información, la adopción de tecnologías de inteligencia artificial en procesos de evaluación de riesgos, o la adquisición de sistemas avanzados de detección de materiales obligan a impulsar una agenda de modernización de los puertos españoles.

Por lo anterior, la interacción entre las Administraciones Públicas y el sector privado en todo lo relacionado con los asuntos del mar resulta indispensable. Esta relación ha de ser fluida y permanente, más allá de situaciones puntuales.

Contribuir a un océano más seguro

La cooperación internacional es obligatoria en un medio único y continuo, que se caracteriza por su ausencia de fronteras físicas. Asegurar la libre navegación en las rutas de comunicación marítima, así como garantizar la seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones faenando en caladeros internacionales, requiere una acción concertada entre aquellos países que conciben el estricto cumplimiento del Derecho Internacional como elemento con el que hacer frente a amenazas como la piratería, el robo a mano armada en la mar, o la violencia en la mar.

Además, la cooperación internacional con los organismos y agencias de la Unión Europea es clave para hacer frente a fenómenos tan conectados entre sí como el crimen organizado, la delincuencia y los tráfico ilícitos por vía marítima. En particular, la inmigración irregular por vía marítima es un reto que requiere la búsqueda de sinergias entre la actuación en el seno de la Unión Europea y acciones bilaterales en las zonas de mayor interés estratégico para España.

El Acuerdo en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), sobre la Conservación y el Uso Sostenible de las Áreas de Diversidad Biológica más allá de la Jurisdicción Nacional, alcanzado en 2023, contribuirá a la protección de la biodiversidad marina más allá de la jurisdicción nacional. En concreto, tiene como objetivos: la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional; los recursos genéticos marinos, incluidas las cuestiones relativas a la distribución de los beneficios; los mecanismos de gestión por áreas, incluidas las áreas marinas protegidas; las evaluaciones del impacto ambiental; y la creación de capacidad y la transferencia de tecnología marina. España ha ratificado ya la Convención, que será efectiva cuando se alcance el acuerdo de, al menos, 60 de las partes, y promoverá el cumplimiento de aquellas medidas enfocadas a su implementación efectiva.

Además, teniendo en cuenta el posicionamiento de España en apoyo de una «pausa precautoria» en relación a la minería en la zona internacional de los fondos marinos y oceánicos, debe analizarse con el resto de Estados –en particular los Estados miembros de la Unión Europea en el marco de la Agenda de la Gobernanza de los Océanos de 2022– y la comunidad científica internacional la aplicación cabal del principio de precaución en la salvaguarda del medio marino ante la minería en dicha zona declarada como patrimonio común de la Humanidad. En este sentido, en el marco de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, a cuyo Consejo España se incorporó en 2023, España promoverá la decisión más conveniente a los intereses españoles en la búsqueda del equilibrio y de esa sostenibilidad ambiental marina, que puede ponerse en riesgo por la minería a alta profundidad.

CAPÍTULO 4

La seguridad marítima en el marco de la Seguridad Nacional

El cuarto capítulo de la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024 describe los órganos del Sistema de Seguridad Nacional con funciones relacionadas con la seguridad marítima.

El Consejo de Seguridad Nacional es la Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional, órgano al que corresponde asistir al Presidente del Gobierno en la dirección de la política de Seguridad Nacional y del Sistema de Seguridad Nacional, así como ejercer las funciones que se le atribuyen en la Ley 36/2015, de 28 de septiembre, de Seguridad Nacional.

El Comité de Situación es el órgano responsable de apoyar al Consejo de Seguridad Nacional en la dirección y coordinación de las actuaciones de gestión de situaciones de crisis, entre las que se encuentran las de naturaleza predominantemente marítima.

El Consejo Nacional de Seguridad Marítima es un órgano de apoyo del Consejo de Seguridad Nacional que tiene como finalidad apoyar al mismo en el cumplimiento de sus

funciones y, en particular, asistir al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima. La Presidencia recae en el Jefe de Estado Mayor de la Defensa. La composición refleja el carácter multidisciplinario y transversal del ámbito marítimo y es abierta y flexible para aglutinar a actores clave para la seguridad marítima del sector público, como es el caso de las Comunidades y las Ciudades Autónomas, así como a entidades del sector privado, como por ejemplo empresas y asociaciones empresariales.

El Consejo Nacional de Seguridad Marítima cuenta con una Célula de Información y Análisis de Riesgos y Amenazas para la Seguridad Marítima, que tiene como misión principal proporcionar, periódicamente, información relevante y prospectiva a medio y largo plazo, sobre riesgos y amenazas para España que bien se produzcan en el entorno marítimo o procedan del mismo.

Corresponde al Departamento de Seguridad Nacional del Gabinete de la Presidencia del Gobierno ejercer las funciones de Secretaría Técnica y órgano de trabajo permanente del Consejo Nacional de Seguridad Marítima.

ANEXO

Listado de medidas orientadas a la consecución de los tres objetivos estratégicos

Medidas para la consecución del primer objetivo estratégico: proteger España «en» y «desde» la mar

Acción 1: mantener un elevado nivel de actividad y presencia en los espacios marítimos de jurisdicción o soberanía nacional.

La seguridad marítima tiene su núcleo central en la protección de los derechos soberanos en la mar, así como a la defensa frente a cualquier amenaza. Ejercer la acción del Estado en la mar es sinónimo de una labor de vigilancia permanente y efectiva en los espacios marítimos nacionales de soberanía o jurisdicción española, a la que contribuyen cualquier unidad en la mar, aeronaves y vehículos aéreos tripulados de forma remota, así como sistemas de vigilancia electrónica, óptica y vía satélite.

Además, en colaboración con otros Estados y en el seno de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, se incrementará la vigilancia y el control del cumplimiento de las obligaciones internacionales en el ámbito del Derecho del mar y el Derecho marítimo por parte de los buques que transporten mercancías peligrosas o representen un peligro potencial para la navegación, particularmente a través de las medidas contempladas en el plano nacional en el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: cada departamento ministerial proporcionará indicación del grado de actividad llevada a cabo en los espacios marítimos de jurisdicción o soberanía nacional en función del número de unidades en la mar, la superficie de vigilancia cubierta, o las áreas geográficas de cobertura marítima, como del volumen del tráfico marítimo gestionado así como del número de buques a los que se ha denegado la entrada en un puerto, la estancia en los espacios marítimos españoles, o la operación en las áreas fuera de límites, como indicador concreto de las medidas de control de buques que transporten mercancías peligrosas o representen un peligro potencial para la navegación.

Acción 2: avanzar en la delimitación de los espacios marítimos españoles y en las campañas de ampliación de la plataforma continental.

La delimitación marina con los Estados limítrofes permite respaldar la acción del Estado en la mar en la defensa de los intereses nacionales, tanto en materia de soberanía como en los asuntos relacionados con la explotación de los recursos. Es necesario avanzar en la delimitación de los respectivos espacios marítimos.

En lo referente a las ampliaciones de la plataforma continental, se trata de un proceso que requiere un esfuerzo diplomático que proteja los intereses nacionales en el proceso de negociación internacional. En dimensión nacional, la cooperación efectiva entre administraciones es fundamental para su correcta definición en defensa de los intereses nacionales.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: informes sobre el grado de avance en las negociaciones de la delimitación de las campañas de ampliación del Mar Céltico y Golfo de Vizcaya, del área de Galicia, y del área al oeste de las Islas Canarias.

Acción 3: mejorar la protección, vigilancia y la resiliencia de infraestructuras marítimas.

Con la participación de los ministerios implicados y del sector privado, se elaborará un análisis de riesgos de las infraestructuras marítimas existentes en los espacios de soberanía nacional, con base en su grado de vulnerabilidad, como medida previa necesaria para la planificación de medidas para su protección.

En una segunda fase se elaborará un plan de vigilancia de infraestructuras de interés ubicadas dentro y fuera de las aguas de soberanía, con especial atención a las infraestructuras subacuáticas como cables submarinos de telecomunicaciones y gasoductos.

En una tercera fase se avanzará en la regulación normativa de la protección de infraestructuras marinas de interés, como contribución al desarrollo normativo de la Directiva de la Unión Europea relativa a la resiliencia de las entidades críticas.

Se deberá nombrar un ministerio responsable para la ejecución de cada una de las fases de esta acción.

En estas tres fases, se fomentarán medidas de colaboración público-privada, dada la naturaleza del sector privado como propietario y operador de infraestructuras críticas y estratégicas en el litoral, así como en el ámbito marítimo, en especial el submarino, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que pudieran corresponder.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior; Ministerio de Industria y Turismo.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de medidas específicas adoptadas para la protección de infraestructuras de interés en el ámbito marítimo.

Acción 4: avanzar en las medidas del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

El Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático contiene las directrices que han de centrar la actuación de los diversos departamentos ministeriales competentes, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la protección física y jurídica del patrimonio cultural subacuático español desde una doble perspectiva:

- A nivel nacional, el Plan determina las líneas básicas de actuación para llevar a cabo una política eficaz de protección de los yacimientos que se encuentren en las aguas bajo soberanía o jurisdicción nacional.
- A nivel internacional, el Plan establece las líneas de actuación para defender los intereses y derechos sobre los pecios españoles hundidos en aguas de terceros Estados o internacionales, en el marco de la Convención de la UNESCO sobre Protección del

Patrimonio Cultural Subacuático. Alternativamente, en aquellos Estados no parte de este acuerdo internacional, se establecerán vías de cooperación *ad hoc*.

La elaboración y actualización de las cartas arqueológicas subacuáticas de todo el litoral español es una de las prioridades de España como Parte de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, cuya competencia recae en las Comunidades Autónomas con la colaboración, cuando sea necesario, de la Administración general del Estado. Para optimizar la protección y la vigilancia de este patrimonio de gran valor cultural para España, se priorizarán aquellos yacimientos considerados de alto potencial arqueológico, y se promoverá allí donde esté previsto las zonas de servidumbre arqueológico, cooperando en su protección.

Asimismo, se dotará a la Armada y a la Guardia Civil de los medios necesarios para la vigilancia y protección de los yacimientos subacuáticos en nuestras aguas.

Además, dentro del esfuerzo de sensibilización y divulgación hacia la sociedad, se potenciará el papel en esta función de los centros de arqueología subacuática especializados.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior; Ministerio de Cultura; Comunidades Autónomas.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de proyectos realizados cada año en materia de protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

Acción 5: actualizar el marco normativo pesquero.

Se promoverá una actualización del marco normativo español en materia pesquera, donde se refuercen las acciones para hacer frente a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) de forma coherente con los marcos jurídicos internacionales y europeos. El nuevo marco incluirá medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR a través de las siguientes acciones:

- Disuadir eficazmente a los nacionales españoles de realizar operaciones de pesca INDNR en cualquier espacio marítimo, cuestión que incluirá medidas para la identificación y comprobación de las actividades de aquellos nacionales que tengan relación con buques de terceros países que faenen fuera de las aguas comunitarias.

- Asegurar que los productos de la pesca importados en España, exportados y reexportados desde España han sido capturados respetando las medidas internacionales de conservación y ordenación y, en su caso, las demás normas pertinentes aplicables al buque pesquero de que se trate, y no proceden de la pesca INDNR, con objeto de impedir que los buques que realizan estas malas prácticas utilicen puertos para desembarcar sus capturas y se frene el flujo de productos pesqueros derivados de este tipo de pesca hacia los mercados nacionales e internacionales.

- Racionalizar y actualizar el régimen de infracciones y sanciones para adecuarlo a la nueva normativa europea a efectos de dotar al sistema de una mayor seguridad jurídica, adecuando el régimen sancionador de la pesca marítima en aguas exteriores a la normativa en vigor en materia de procedimiento administrativo.

- Modernizar las actividades relacionadas con el control y la inspección y lucha contra la pesca INDNR como garantía del cumplimiento de la política pesquera común, entre las que destaca la implantación de sistemas y dispositivos digitales en consonancia con la normativa europea.

- Reforzar la figura de los inspectores de pesca y demás personal habilitado para el ejercicio de labores de control e inspección para optimizar su trabajo.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: número de inspecciones de pesca llevadas a cabo cada año e información sobre su eficacia y alcance.

Acción 6: consolidar el nuevo marco para la ordenación del espacio marítimo.

El objetivo de los planes de ordenación del espacio marítimo es el de propiciar la actividad y crecimiento sostenibles de los sectores marítimos de manera compatible con el respeto a los valores de los espacios marinos, la conservación de su funcionalidad y el aprovechamiento sostenible de los recursos en las cinco demarcaciones marinas noratlántica, sudatlántica, del Estrecho y Alborán, levantino-balear y canaria.

El marco español para la ordenación del espacio marítimo garantizará el adecuado encaje de competencias de las diferentes instituciones estatales y la contribución de las Comunidades y Ciudades autónomas en materia de planificación espacial marítima.

Organismos implicados: Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes; Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Ministerio de Cultura; Ministerio de Economía, Comercio y Empresa; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades; y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: se usarán los indicadores del programa de seguimiento de los objetivos de ordenación y de la efectividad de los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo.

Acción 7: avanzar en el conocimiento compartido del entorno marítimo.

En primer lugar, se profundizará en la interoperabilidad de los centros operativos, herramienta fundamental para el conocimiento del entorno marítimo. Por ello se debe avanzar en su plena interoperabilidad de tal forma que se gestione el entorno marítimo de una forma integral compartiendo un mayor nivel de información. Asimismo, se potenciarán los procesos de digitalización y la modernización de los sistemas de intercambio de información interdepartamental, para avanzar en el intercambio automático de datos y en la aplicación de los principios de la transformación digital para asegurar la consistencia de la información (dato único).

Sin menoscabo de los acuerdos interdepartamentales existentes, se considera que hay que explorar nuevas modalidades de cooperación, en especial en las áreas de interoperabilidad, vigilancia marítima, salvamento marítimo, presencia disuasoria, prevención de riesgos medioambientales, del crimen organizado y lucha contra los tráfico ilícitos por vía marítima, así como en materia de policía marítima y control de la migración irregular.

A tal fin, se celebrarán reuniones periódicas entre los responsables de los centros operativos de seguridad marítima, cuya frecuencia y agenda se determinarán en función de los temas concretos que oportunamente se identifiquen.

En segundo lugar, se avanzará en la evaluación de los riesgos y las amenazas para la seguridad marítima mediante la elaboración de escenarios de riesgo y el impulso de un sistema de alerta temprana y análisis común basado en indicadores. La Célula de Información y Análisis de los Riesgos y las Amenazas a la Seguridad Marítima es uno de los mecanismos sobre los que incidir en esta propuesta de mejora en la evaluación de los riesgos y las amenazas a la seguridad marítima como base para la adopción de iniciativas y la toma de decisiones. Esta actividad es el necesario paso previo para acometer un proceso de adecuación de los planes existentes de seguridad marítima al escenario actual, desde una perspectiva de cooperación interdepartamental, al objeto de identificar aquellas áreas de actuación prioritarias, teniendo en cuenta los distintos planes y estrategias de España aplicables a los espacios marinos.

En tercer lugar, se mantendrá actualizado el catálogo a la luz de las capacidades y recursos actualmente existentes, con especial interés en los orientados a la seguridad marítima en el ámbito submarino, para la vigilancia y protección de las infraestructuras

críticas subacuáticas o de interés para la seguridad, así como la ciberdefensa del sector marítimo.

Organismos implicados: Consejo Nacional de Seguridad Marítima.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: Grado de avance de las tres iniciativas interdepartamentales reseñadas (modernización de los centros operativos y profundización en los sistemas de información de seguridad marítima; elaboración de análisis de riesgos e identificación de potenciales escenarios de riesgos para la seguridad marítima; y la actualización del catálogo de recursos de seguridad marítima). Incluirán información sobre las reuniones entre los centros operativos y su alcance, o las mejoras conseguidas en la elaboración de escenarios de riesgos.

Medidas para la consecución del segundo objetivo estratégico: mejorar las capacidades marítimas

Acción 8: reforzar las capacidades de vigilancia marítima.

La modernización de las capacidades con elementos tecnológicos de última generación es la clave para ser capaces de una vigilancia marítima efectiva y apropiada para hacer frente a un entorno cada vez más exigente y ejercer la acción de Estado en la mar de forma eficaz.

Se pondrán en marcha medidas tendentes a la integración de tecnologías emergentes en las unidades marítimas y aéreas actualmente existentes (vehículos aéreos y marítimos tripulados de forma remota, sensores inteligentes, comunicaciones en alta mar con incorporación de tecnología dual e inteligencia artificial) con el objeto de mejorar la eficacia y eficiencia en capacidades de seguridad marítima.

El actual contexto estratégico aconseja abordar programas asociados con la mejora de capacidades de exploración y conocimiento del fondo marino. En particular, se potenciará la obtención de capacidades orientadas a la intervención y acción marítima, vigilancia, control, protección, evaluación de daños y recogida de evidencias en el ámbito submarino, orientada a la seguridad de las infraestructuras críticas submarinas y otras infraestructuras esenciales, así como medidas para hacer frente a la utilización delictiva de vehículos submarinos, semisumergibles, o artefactos tripulados de forma remota.

En este sentido, la modernización progresiva de la flota, recursos y capacidades oceanográficas contribuirá a mejorar las actividades relacionadas con la oceanografía, la biodiversidad marina, los recursos pesqueros y el cambio climático, así como la producción científica en materia de geofísica marina y los yacimientos de minerales en el fondo marino. Estas capacidades avanzadas contribuirán, asimismo, a la preservación del patrimonio cultural subacuático.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades; Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de medidas de modernización y nuevas capacidades adquiridas que favorezcan el refuerzo de las funciones de seguridad marítima.

Acción 9: reforzar las capacidades en las funciones de seguridad marítima, actividades aduaneras y control de contrabando, policía marítima y control de la inmigración irregular.

Se reforzarán las capacidades en las funciones de seguridad marítima, actividades aduaneras y control de contrabando, policía marítima y control de la inmigración irregular, definidas en el documento presentado en el Consejo de Seguridad Nacional, mediante la modernización de la flota y los sistemas de vigilancia costera y en puerto con nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial. También se preverán medidas para hacer frente a la utilización delictiva de vehículos submarinos, semisumergibles, o

artefactos tripulados de forma remota. Asimismo, se incorporarán unidades de vehículos aéreos tripulados de forma remota (drones) que contribuirán a estas funciones clave para el ejercicio de la acción del Estado en la mar. Se fomentará la eficiencia mediante la exploración de procesos de adquisición y/u operación interdepartamental.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de medidas de modernización de capacidades que favorezcan el refuerzo de las funciones de seguridad marítima relacionadas con la actividad aduanera marítima y el control del contrabando, la policía marítima y el control de la migración irregular.

Acción 10: avanzar en los proyectos del ámbito marítimo de la Cooperación Estructurada Permanente de la Unión Europea.

Se fomentará una mayor autonomía estratégica a nivel europeo mediante el avance en los tres proyectos de desarrollo marítimo en el marco de la Cooperación Estructurada Permanente (PESCO): el programa 4E: elementos esenciales del escolta europeo; el desarrollo de la corbeta europea y el proyecto del nuevo sistema antisubmarino tripulado de forma remota. En particular, el primero de ellos está liderado por España y abarca cinco áreas: sistemas de combate, sistemas de comunicación e información, sistemas de navegación, sistemas de gestión de la plataforma e integración del sistema de sistemas.

Asimismo, se fomentará la autonomía en el diseño, construcción, funcionamiento y mantenimiento de las unidades e infraestructuras navales y portuarias que se estimen necesarias para fortalecer y sostener la autonomía estratégica marítima española.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: Proyectos PESCO en el ámbito marítimo que España lidera y participa, y su grado de avance asociado.

Acción 11: fortalecer la seguridad portuaria y la seguridad global de la cadena de suministros.

Se optimizarán los procesos de análisis de riesgos mediante un enfoque preventivo, con la aportación de nuevas capacidades ofrecidas por tecnologías como la inteligencia artificial. Además, en un marco de modernización, se observarán medidas para garantizar la seguridad de la información en todos aquellos expedientes de adquisición de nuevos equipos, tales como escáneres y sistemas de vigilancia de mercancías. Se prestará especial atención a la seguridad de las terminales marítimas que sean consideradas, en el ámbito de la seguridad, infraestructuras de interés. En este contexto, se evaluarán las capacidades necesarias y los procedimientos de control adecuados para garantizar la seguridad global de la cadena de suministros por parte de las autoridades competentes.

Organismos implicados: Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: número de planes de Protección Específico por cada una de las infraestructuras portuarias consideradas.

Acción 12: fortalecer la competitividad del sector de la industria naval.

Se desarrollarán las iniciativas contempladas en el PERTE para la Industria Naval, con objeto de fortalecer la competitividad y aumentar la autonomía del sector naval, incluyendo empresas auxiliares y proveedores de tecnologías punteras, sectores inmersos actualmente en procesos de modernización tecnológica, conectividad digital,

sostenibilidad medioambiental y economía circular, para ir a una industria competitiva, digitalizada y climáticamente neutra.

Además, se adoptarán medidas tendentes a apoyar a la industria marítima española mediante la inclusión en el planeamiento de despliegues internacionales de elementos de divulgación de las capacidades de alto valor añadido de las empresas españolas, así como su elevado desarrollo tecnológico.

Organismos implicados: Ministerio de Industria y Turismo.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de proyectos asociados al PERTE naval, con indicación de número de proyectos, asignación económica y desarrollo efectivo.

Acción 13: potenciar la identificación de áreas de innovación en el sector marítimo.

Se potenciarán aquellas iniciativas de búsqueda proactiva de oportunidades para fomentar la innovación, clave para el futuro a la vista del avance de los desarrollos tecnológicos y la continua apertura de nuevas áreas de conservación, explotación y empleo de la mar y sus recursos.

Para ello, España debe proveerse de un marco de colaboración, financiación y fomento de las instituciones, tanto públicas como privadas, generadoras de I+D+i aplicable a los espacios marinos. En esta línea de trabajo, entre otras medidas, deben incluirse los intereses marítimos españoles en todos los planes de financiación pública de I+D+i, promoviendo también la utilización de mecanismos como la Compra Pública Innovadora como elemento de aceleración de la innovación en el sector tal y como se definen en esta Estrategia.

En particular, se fomentarán aquellas medidas de contribución del sector marítimo a la transformación social y al crecimiento económico de España a través de la mejora de la conectividad digital, la ciberseguridad y el despliegue de la inteligencia artificial y tecnologías avanzadas en telecomunicaciones.

Organismos implicados: departamentos ministeriales, con especial atención al Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, a través del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas con competencias relacionadas en materia de seguridad marítima.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de iniciativas acometidas por cada ministerio, Comunidad y Ciudad Autónoma con participación de entidades privadas en materias de interés conjunto en el marco de la Compra Pública Innovadora.

Acción 14: profundizar en las relaciones entre las Administraciones Públicas, el sector privado, los centros de conocimiento y los generadores de I+D+i.

Se fomentará el incremento de las relaciones formales con el ámbito privado en aras a la esencial contribución de este sector de la economía a los objetivos de seguridad marítima, sin perjuicio de las obligaciones y de las responsabilidades que establezca la legislación vigente. El objetivo debe ser una cooperación, diálogo y análisis estratégico de riesgos y oportunidades compartidos, que orienten la actuación integral de todos los actores nacionales de este ámbito.

En particular, para dar cumplimiento efectivo al mandato de una de las prioridades de esta estrategia, que es la protección de la flota mercante, pesquera y de recreo de interés nacional, resulta necesario fomentar la comunicación activa entre las Administraciones Públicas y la industria marítima para canalizar iniciativas tales como mejoras normativas y de participación conjunta en materias de interés conjunto.

También tiene cabida en esta acción la mejora del conocimiento de factores que puedan afectar a la evaluación de riesgos, o a la adecuada respuesta del Estado ante situaciones de especial interés para la Seguridad Nacional. Un tercer campo de actuación es la participación de entidades privadas en ejercicios. De esta forma, a través

de diferentes escenarios, se practicarán distintos procedimientos y protocolos para mejorar el apoyo mutuo ante situaciones que puedan tener lugar.

Organismos implicados: Departamentos Ministeriales y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas con competencias relacionadas en materia de seguridad marítima.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de iniciativas acometidas por cada ministerio, Comunidad Autónoma costera y Ciudad Autónoma con participación de entidades privadas en materias de interés conjunto.

Acción 15: promocionar la cultura y la comunicación del entorno marítimo como interés estratégico nacional.

Se fomentará la colaboración para mejorar el conocimiento y el valor que la seguridad del espacio marítimo tiene para la seguridad y bienestar de España y sus ciudadanos, y para fomentar la cultura marítima y el aumento de vocación por las profesiones marítimas. Se adoptarán medidas para mejorar el conocimiento y la visión integral de la mar y sus características físicas, jurídicas y sociales, cuestión esencial para todos los implicados en la gestión de las diferentes actividades. El conocimiento mutuo de las responsabilidades, atribuciones, capacidades y vinculación con lo marítimo contribuirá a incrementar la sinergia necesaria para fortalecer la capacidad del Estado.

Se promoverá una comunicación estratégica en las Administraciones Públicas orientada a mejorar la conciencia de la importancia del mar para España en la opinión pública nacional. Además, esta medida contribuirá a reforzar la capacidad integral de respuesta a los riesgos y amenazas a nuestra seguridad marítima. La sensibilización sobre la importancia del sector marítimo en España forma parte del esfuerzo en cultura de Seguridad Nacional.

Organismos implicados: Departamentos Ministeriales y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas con competencias relacionadas en materia de Seguridad Marítima.

Referencia para el seguimiento del grado de avance:

Relación de iniciativas de promoción de la cultura marítima efectuadas por cada ministerio, Comunidad y Ciudad Autónoma.

Relación de medidas adoptadas por cada ministerio y por las Comunidades y Ciudades Autónomas para mejorar la comunicación estratégica en materia de seguridad marítima.

Medidas para la consecución del tercer objetivo estratégico: Contribuir a un océano más seguro

Acción 16: contribuir al esfuerzo conjunto en seguridad marítima de las organizaciones internacionales de las que España forma parte.

España contribuirá activamente a la intensificación de las actividades en la mar dentro de las iniciativas internacionales de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea, así como en el marco de la postura marítima de la Alianza del Atlántico Norte, tanto como parte específica dentro de los despliegues de fuerza y las operaciones navales OTAN, como en operaciones específicas de seguridad marítima aprobadas por el Consejo del Atlántico Norte. Asimismo, la exposición y dificultad de atribución en caso de una acción contra las conexiones internacionales submarinas que transcurren por zonas de alta mar, obliga a mejorar la cooperación internacional en su vigilancia y protección, cuestión que ha motivado el surgimiento de nuevas iniciativas en este ámbito, particularmente, en el seno de la OTAN.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de participación en actividades en la mar y operaciones específicas y grado de contribución al esfuerzo internacional en seguridad marítima, particularmente en el seno de las operaciones y misiones de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea Unión Europea y de la OTAN.

Acción 17: proteger las líneas de comunicación marítima y los caladeros de pesca en los espacios internacionales de interés estratégico para España.

A través de actividades de presencia nacional en aguas internacionales de interés estratégico para España, se actuará para asegurar las principales líneas de comunicación marítima frente a amenazas al tráfico marítimo y pesquero como es el caso de cualquier acto delictivo en la mar.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: despliegues nacionales de unidades en las áreas geográficas categorizadas en esta Estrategia Nacional de Seguridad Marítima como espacios marítimos de interés y otros espacios marítimos de interés.

Acción 18: potenciar la cooperación internacional para hacer frente a los tráfico ilícitos por vía marítima y la delincuencia transfronteriza.

Los tráfico ilícitos por vía marítima y la delincuencia transfronteriza son amenazas para la Seguridad Nacional que se caracterizan por un elevado nivel de conectividad entre redes criminales de naturaleza transnacional. Hacerles frente requiere, por tanto, un elevado esfuerzo de cooperación internacional. Así como el apropiado intercambio de información entre Estados y organizaciones internacionales competentes.

En particular, desde su condición de Estado miembro, España apuesta por una mayor profundización en los mecanismos de cooperación con las agencias de la Unión Europea para hacer frente de forma conjunta a importantes retos en dimensión europea, tales como el crimen organizado, los flujos migratorios irregulares y la pesca INDNR, desde los principios de solidaridad y responsabilidad compartida entre Estados. Además, en materia de no proliferación, España contribuirá a la Proliferation Security Initiative.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de iniciativas de cooperación y operaciones en el marco de las agencias de la Unión Europea en materia de lucha contra el narcotráfico en alta mar, cooperación en materia de migración irregular por vía marítima, así para hacer frente a la pesca INDNR. Asimismo, se informará del grado de actividad en iniciativas relacionadas con la no proliferación de armas de destrucción masiva por vía marítima en el marco de la Proliferation Security Initiative.

Acción 19: fortalecer la seguridad cooperativa en espacios internacionales de interés estratégico para España.

Las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo llevarán a cabo actividades de fortalecimiento de capacidades marítimas en terceros países. Los fines de esas actividades pueden llegar a ser complementarios. La coordinación de todas ellas bajo el principio de unidad de acción o dirección para la concepción y la planificación de dichas actividades es un requisito fundamental para

obtener una mayor eficiencia en la utilización de los recursos y una acción exterior más eficaz en este ámbito.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de iniciativas de seguridad colectiva desarrolladas con terceros países, tanto en el seno de organizaciones internacionales como de forma bilateral.

Acción 20: fortalecer la colaboración en materia antiterrorista y judicial entre los Estados miembros de la Unión Europea, así como con terceros Estados.

Se fortalecerá la colaboración en materia antiterrorista y judicial, no solo entre los Estados miembros de la Unión Europea, sino también con terceros Estados, bajo un enfoque multidisciplinar y con una perspectiva anticipatoria.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; Ministerio del Interior; Ministerio de Defensa.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: número de acuerdos multilaterales y bilaterales firmados por España con otros países en materia de colaboración antiterrorista y judicial. Relación de operaciones multinacionales contra el terrorismo en el ámbito de la seguridad marítima con participación de unidades españolas.

Acción 21: contribuir a un océano más limpio.

Se contribuirá al avance del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 de Vida Submarina, orientado a la conservación del litoral, los mares y océanos mediante la adopción de medidas de prevención, preparación y respuesta, entre las que se encuentra la incorporación de drones aéreos equipados con sensores de última generación.

Asimismo, se desarrollarán planes de gestión de espacios marinos protegidos, con el fin de garantizar la conservación de los valores naturales por los que dichos espacios fueron declarados. En esta misma línea de acción preventiva, se revisarán y actualizarán las Estrategias Marinas con un enfoque integrador de políticas sectoriales entre las que se encuentran la economía circular y actuaciones centradas en la mejora del conocimiento, sensibilización y concienciación orientadas a alcanzar un buen estado ambiental de las aguas españolas.

Organismos implicados: Ministerio de Defensa; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: planes preventivos iniciados de conservación de espacios naturales, estrategias marítimas revisadas y grado de consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 y número de planes de gestión de espacios marinos protegidos desarrollados.

Acción 22: Revisión de la información y estudios disponibles en relación al impacto del cambio climático en los sectores económicos vinculados al mar. Mapa de afectaciones e impactos.

Se realizará un trabajo de revisión de la información y estudios disponibles sobre los posibles impactos de las consecuencias del cambio climático en los sectores económicos vinculados con el mar, en relación con variables como la subida del nivel del mar y fenómenos atmosféricos extremos en zonas de costa. Se revisarán impactos y posibles medidas en relación con las infraestructuras esenciales como puertos,

generación energética, instalaciones turísticas e industriales, infraestructuras de conducciones, desagües y depuración de núcleos urbanos, gasificadoras o desaladoras.

Elaboración de mapas de afectación y listado de posibles medidas para cada tipo de instalación y problema identificado, como traslados de instalaciones, sistemas de protección marítimas especiales, o actuaciones sociales en zonas afectadas.

Organismos implicados: Departamentos Ministeriales, con especial atención del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas con competencias relacionadas en materia de Seguridad Marítima.

Referencia para el seguimiento del grado de avance: relación de información, estudios y trabajos existentes. Tipologías de afectación. Sectores económicos vulnerables afectados. Posibles medidas y tipología de las mismas. Planificación inicial. Mapas de afectación. El desarrollo de esta acción debe dar información suficiente para la previsión a veinte años vista, y la adecuada planificación a medio y largo plazo.