



## **TESIS DOCTORAL**

**EL MINISTERIO DE LA MAR: UNA OPCIÓN QUE PROPORCIONA UNA  
VISIÓN INTEGRAL Y OPTIMIZA RECURSOS.**

**D. ADOLFO GARCÍA QUINTELA**

**Enseñanza Militar de Grado Superior**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**

**INSTITUTO UNIVERSITARIO GENERAL GUTIÉRREZ MELLADO**

**Director:**

**Dr. D. FERNANDO AMÉRIGO CUERVO-ARANGO**

**Tutora:**

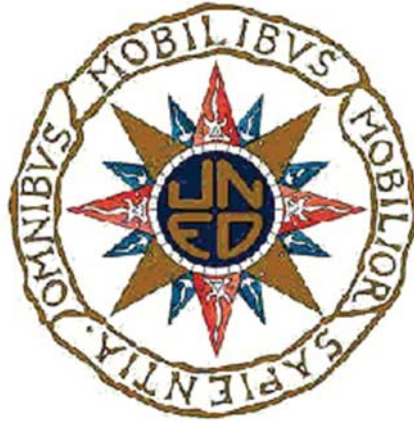
**Dra. D<sup>a</sup>. ALICIA GIL GIL**

**2015**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN A DISTANCIA**

**INSTITUTO UNIVERSITARIO GENERAL GUTIÉRREZ MELLADO**



## **TESIS DOCTORAL**

**EL MINISTERIO DE LA MAR: UNA OPCIÓN QUE PROPORCIONA UNA  
VISIÓN INTEGRAL Y OPTIMIZA RECURSOS.**

**ADOLFO GARCÍA QUINTELA**

**Enseñanza Militar de Grado Superior**

**Director:**

**Dr. D. FERNANDO AMÉRIGO CUERVO-ARANGO**

**Tutora:**

**Dra. D<sup>a</sup>. ALICIA GIL GIL**



*“No hace falta un gobierno perfecto; se necesita uno que sea práctico.”*

*Aristóteles (384 AC-322 AC).*

*“Allí donde el mando es codiciado y disputado no puede haber buen gobierno ni reinará la concordia.”*

*Platón (427 AC-347 AC).*



## **DEDICATORIA**

Me gustaría dedicar esta Tesis a toda mi familia.

Especialmente a mi mujer, Loreto, por su paciencia, comprensión, confianza, fuerza, apoyo, ánimo, amor,..., que han resultado fundamental durante toda la investigación y a la que he “robado” mucho tiempo y dedicación, siendo ella la que más ha sufrido las consecuencias del trabajo realizado.

A mis hijos, Adolfo, Pablo y Sara, que ya solamente con su confianza y actitud han resultado ser un multiplicador de fuerzas que me ha ayudado a seguir remando avante incluso con mal tiempo.

A mis padres, Ramón (Q.D.D.G) y María del Carmen, porque me han enseñado a ser lo que soy como persona, mis valores, mis principios y a la actitud a tomar ante la vida y ante sus dificultades, y todo ello siempre lo realizaron y continúan haciéndolo con mucho cariño.

Un último recuerdo y dedicación especial a mi padre (Q.D.D.G) que desde pequeño me enseñó la mar, a entenderla, quererla, estudiarla y a no temerla sino, como buen marino, a respetarla y por ello, en cierto modo, me ha guiado hacia esta línea de investigación.

A todos ellos, muchas gracias de todo corazón.

**ADOLFO GARCÍA QUINTELA**

Las Palmas de Gran Canaria, a 27 de septiembre de 2.015.





## **AGRADECIMIENTOS**

Una vez concluida la redacción de esta tesis, quiero expresar mi más sincero agradecimiento a las personas que con su desinteresada ayuda me permitieron realizar y llevar a buen término este reto que me había impuesto.

Mi sincero agradecimiento al Profesor D. Fernando Américo Cuervo-Arango que aceptó la dirección de esta tesis, comprendiendo y adaptándose a mis especiales circunstancias por residir en Gran Canaria y, de esta forma, proporcionándome la oportunidad de cumplir este objetivo personal. En especial le agradezco su buen hacer, trato, confianza, disposición y sinceridad que hicieron que desde el primer momento me mantuviese ilusionado y confiado en el empeño.

Un agradecimiento infinito a mi mujer Loreto Gómez Guedes y a mis hijos Adolfo, Pablo y Sara que además de confiar en mí, me apoyaron y soportaron mis “ausencias” durante el periodo de la investigación.

Deseo dedicar un reconocimiento especial a José Carlos Moreno Torres por prestarme su colaboración incondicional que me sirvió para salvar ciertos escollos durante la investigación.

Finalmente, quiero agradecer a todos los que no he nombrado expresamente y en algún momento me apoyaron para seguir adelante en la investigación.

**ADOLFO GARCÍA QUINTELA**

Las Palmas de Gran Canaria, a 27 de septiembre de 2.015.



## ÍNDICE

<b>GLOSARIO .....</b>	<b>I</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I. LAS FRONTERAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1. FRONTERAS MARÍTIMAS. ....</b>	<b>12</b>
<b>1.2. ZONAS MARÍTIMAS QUE REQUIEREN ESPECIAL         VIGILANCIA Y CONTROL. ....</b>	<b>33</b>
<b>1.3. LITIGIOS CON LOS PAÍSES VECINOS. ....</b>	<b>45</b>
<b>CAPÍTULO II. LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LAS AGUAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO .....</b>	<b>67</b>
<b>2.1. LAS COMPETENCIAS DE LOS MINISTERIOS Y         COMUNIDADES AUTÓNOMAS.....</b>	<b>70</b>
<b>2.2. LOS ACUERDOS INTERDEPARTAMENTALES.....</b>	<b>101</b>
<b>CAPÍTULO III. LOS RECURSOS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LOS ASUNTOS DE LA MAR .....</b>	<b>119</b>
<b>3.1. LOS RECURSOS MARÍTIMOS Y NAVALES DE LOS         MINISTERIOS.....</b>	<b>122</b>
<b>3.2. ANÁLISIS DE LOS RECURSOS MARÍTIMOS Y NAVALES.....</b>	<b>142</b>

<b>CAPÍTULO IV. AMENAZAS Y RIESGOS PROVENIENTES DE LA MAR.....</b>	<b>183</b>
4.1. LAS AMENAZAS Y LOS RIESGOS ACTUALES. ....	187
4.2. LAS AMENAZAS Y LOS RIESGOS FUTUROS.....	265
<b>CAPÍTULO V. LA CAPACIDAD DE RESPUESTA ESPAÑOLA EN LAS AGUAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO.....</b>	<b>299</b>
5.1. LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL. ....	302
5.2. LA RESPONSABILIDAD DE LA RESPUESTA. ....	315
5.3. LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS.....	320
<b>CAPÍTULO VI. LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN MINISTERIO DE LA MAR EN EL MARCO DE LA REFORMA DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS .....</b>	<b>353</b>
6.1. RAZONES Y OBJETIVOS DE LA REFORMA. ....	356
6.2. EL FUTURO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.....	362
6.3. EL MINISTERIO DE LA MAR: RESPONSABILIDADES Y COMPETENCIAS.....	370
6.4. EL MINISTERIO DE LA MAR: ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN.....	384
6.5. LA GESTIÓN POR PROCESOS EN LOS ASUNTOS DE LA MAR. ....	399
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>405</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>417</b>

<b>ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS .....</b>	<b>465</b>
I Tablas.....	467
II Gráficos .....	470



---

## **GLOSARIO**

---





## GLOSARIO

AA.PP. – Administraciones Públicas.

AEAT – Agencia Estatal de Administración Tributaria.

AGE – Administración General del Estado.

AIS – *Automatic Identification System*.

APS – *Africa Partnership Station*.

ARQUA – Museo Nacional de Arqueología Subacuática.

BAM – Buque de Acción Marítima.

BIO – Buque de Investigación Oceanográfica.

BO – Buque Oceanográfico.

BOE – Boletín Oficial del Estado.

BOD – Boletín Oficial de Defensa.

CANREP – Zona marítima de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias.

CCRC – Centro de Coordinación Regional de Canarias.

CCS – Centro de Coordinación de Salvamento.

CCVMCF – Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras.

CEM – Conocimiento del Entorno Marítimo.

CESEDEN – Centro de Estudios Superiores de la Defensa Nacional.

CHENS – *Chiefs of European Navies*.

CIA – *Central Intelligence Agency* (Agencia central de Inteligencia).

CIAIM – Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

CICO – Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado.

CIJ – Corte Internacional de Justicia.

CITCO – Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado.

CLCS – *Commission on the Limits of the Continental Shelf*.

CNCA – Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista.

CNCS – Centro Nacional de Coordinación de Salvamento.

CNP – Cuerpo Nacional de Policía.

CNUDM – Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

CORA – Comisión para la Reforma de las Administraciones.

COVAM – Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima.

CRE – Cruz Roja Española.

CRM – Cruz Roja del Mar.

CRVM – Centro Regional de Vigilancia Marítima.

CRVMA – Centro Regional de Vigilancia Marítima del Atlántico.

CSIC – Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

DAO – Dirección Adjunta Operativa.

DAVA – División Adjunta de Vigilancia Aduanera.

DIMAMER – Dirección General de la Marina Mercante.

DOALOS – *Division for Ocean affairs and the Law of the Sea*.

DST – Dispositivo de Separación de Tráfico.

ESMN – Estrategia de Seguridad Marítima Nacional.

FAM – Fuerza de Acción Marítima.

FAS – Fuerzas Armadas.

FCCC – Centro de Coordinación y Control de FRONTEX.

FCSE – Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

- FRC – *Fast Rescue Craft*.
- FRONTEX – Agencia europea para la gestión de las fronteras exteriores.
- FTV – Fuerteventura.
- GC – Guardia Civil.
- GEAS – Grupo Especial de Actividades Subacuáticas.
- GOM – La Gomera.
- GTRIC-e – *General Trade-Related Index of Counterfeiting for economies*.
- HIE – El Hierro.
- IEO – Instituto Español de Oceanografía.
- IMO – *International Maritime Organization*.
- INDNR – Ilegal, No Declarada y No Reglamentada.
- ISM – Instituto Social de la Marina.
- IUU – *Illegal, Unregulated and Unreported*.
- LPA – Las Palmas de Gran Canaria.
- LZT – Lanzarote.
- MACA - *Maritime Air Control Authority*.
- MAEC – Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.
- MAGRAMA – Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- MCU – Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.
- MEPC – *Maritime Environment Protection Committee*.
- MESS – Ministerio de Empleo y Seguridad Social.
- MINECO – Ministerio de Economía y Competitividad.
- MINHAP – Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.
- MINISDEF – Ministerio de Defensa.
- MMSI – *Maritime Mobile Service Identity*.
- MRCC – Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo.

MSC – *Maritime Safety Committee.*

NAFO – Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental.

NCAGS – *Naval Cooperation and Guidance for Shipping.*

NNUU – Naciones Unidas.

OEDT – Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías.

OMI – Organización Marítima Internacional.

ONG – Organización No Gubernamental.

ONHYM – *Office National des Hydrocarbures et des Mines.*

OTAN – Organización del Tratado Atlántico Norte.

PA – Patrullero de Altura.

PA – Proceso de Apoyo.

PC – Plataforma Continental.

PF – Proceso Fundamental.

PIB – Producto Interior Bruto.

PIR – Patrullero de Intervención Rápida.

PLM – La Palma.

PO – Proceso Operativo.

R.D. – Real Decreto.

RHIB – *Rigid Hull Inflatable Boat.*

SAR – *Search and Rescue.*

SASEMAR – Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

SEGEPESCA – Secretaría General de Pesca.

SEMAR – Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

SIPRI – *Stockholm International Peace Research Institute.*

SIRDEE – Sistema de Radiocomunicaciones de Emergencias del Estado.

SIVE – Sistema Integrado de Vigilancia Exterior.

SLOC – *Sea Lines Of Communication.*

SOLAS – *International Convention for the Safety of Life at Sea.*

SRR – *Search and Rescue Region.*

SSAS – *Ship Security and Alerting Systems.*

SUA – Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation.

TFE – Tenerife.

UE – Unión Europea.

UNCLOS – *United Nations Convention Law of the Sea.*

UNODC – *United Nations Office on Drugs and Crime.*

WMD – *Weapons Mass Destruction.*

ZEE – Zona Económica Exclusiva.

ZMES – Zona Marítima de Especial Sensibilidad.



---

## INTRODUCCIÓN

---





## INTRODUCCIÓN

La seguridad marítima tiene dos vertientes más claramente definidas en inglés o en francés: la seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety* en inglés; *sécurité* en francés) y la protección marítima (*security* en inglés; *sûreté* en francés). En este estudio se referirá a la primera vertiente relacionada como “seguridad marítima” y a la segunda como “protección marítima”.

Esta nomenclatura coincide con la expuesta por Francisco Suárez-Llanos Galán que al hablar “La seguridad marítima en la marina civil” propone:

“... se utilice la expresión «seguridad marítima» en el sentido de «maritime safety», utilizando la expresión «protección marítima» cuando se emplee en el sentido de «maritime security».”<sup>1</sup>

Ambas vertientes mantienen una estrecha relación ya que pueden coexistir y, además, un problema de protección puede acabar con otro de seguridad de la vida humana en la mar.

Por otra parte, cuando se haga alusión al ámbito marítimo, se tendrá en cuenta toda la mar a excepción de las aguas interiores salvo que se haga mención expresa a ellas.

Durante los últimos años y, especialmente, desde los atentados del 11-S de 2001, el mundo ha experimentado un cambio en la forma de las amenazas y un aumento de cierto tipo de actividades ilícitas y criminales que también se aprovechan de la gran extensión de la mar para su beneficio. Por

---

<sup>1</sup> SUÁREZ-LLANOS GALÁN Francisco, *Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Ministerio de Defensa, abril 2008, p44-45.

otra parte, la inestabilidad de ciertos países del continente africano tiene una influencia directa en España debido a su proximidad. Actividades como la proliferación de armas de destrucción masiva, movimientos de terrorismo internacional, inmigración ilegal, tráfico ilícito de personas y de drogas, etc., suponen una amenaza para la seguridad y los intereses de los Estados y de la comunidad internacional. Este tipo de actividades ilícitas y criminales se enmascaran, en ocasiones, en forma de tráficos legítimos y se integran en las rutas de tráfico marítimo más importantes o en aguas que separan zonas con grandes diferencias socioeconómicas.

El tráfico marítimo transporta más del 80% del volumen de las mercancías del comercio mundial, que se corresponde con un valor de más del 70% de dicho mercado<sup>2</sup>, e incluye cantidades significativas de mercancías potencialmente desestabilizadoras como armas, narcóticos, munición y materiales peligrosos.

La velocidad y volumen del comercio internacional de mercancías por vía marítima se ha incrementado desde finales del siglo XX debido, en gran medida, al empleo de los contenedores. Este tipo de transporte intermodal reduce los tiempos de entrega y los costes pero, a su vez, ha aumentado el riesgo relacionado con el transporte de mercancías desestabilizadoras como narcóticos, armas, falsificaciones y el contrabando en general. El control de este tipo de amenazas requiere una monitorización permanente del tráfico marítimo.

La monitorización, control y protección marítima, especialmente en un momento en que las fuerzas navales se ven reducidas por los recortes

---

<sup>2</sup> De acuerdo con el informe "An Evaluation of Maritime Policy in Meeting the Commercial and Security Needs of the United States" realizado en 2009 por "IHS Global Insight, Inc." para "United States Department of Transportation Maritime Administration" que refleja la siguiente estadística:

- Distribución del comercio mundial por volumen: marítimo (89,79%), aéreo (0,25%), terrestre y otros (9,96%).
- Distribución del comercio mundial por valor de las mercancías: marítimo (72,71%), aéreo (12,97%), terrestre y otros (14,32%).

impuestos por las crisis financieras de cada Estado, se complica debido a la naturaleza transnacional del comercio global, las banderas de conveniencia y los registros abiertos y las amenazas asimétricas emergentes.

La cooperación internacional e inter-agencias y el intercambio de información hacen posible aumentar el control de este tráfico y que se incrementen las detenciones. No obstante, esto no es suficiente ante la demanda permanente de este tipo de tráfico ilícito que responden con cambios en los nodos, rutas y medios para contrarrestar las medidas que se toman contra ellos.

La mejora de la seguridad en las cadenas de suministro es parte del procedimiento para resolver el problema pero no es suficiente ya que el espectro de las amenazas en el ámbito marítimo es más amplio, por lo que es necesaria una aproximación integral al problema para lograr la solución.

Por otra parte, no todos los países disponen de las capacidades necesarias para garantizar los derechos de sus ciudadanos en sus aguas de soberanía y jurisdicción y mantener un adecuado control de la mar. Esta situación puede tener influencia directa o indirecta en la seguridad de los ciudadanos y de los intereses nacionales de terceros países.

La legislación marítima, tanto nacional como internacional, a pesar de ser muy profusa no logra abarcar toda la casuística que se puede dar en la mar. Como prueba de ello baste citar el convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA<sup>3</sup>) de 1988 que fue revisado en 2005 para contemplar los nuevos riesgos derivados de las nuevas amenazas, o los litigios no resueltos entre España y sus países vecinos en el ámbito marítimo.

Por otra parte, la existencia de diferentes marinas –mercante, pesquera, deportiva y de guerra– algunas de ellas en aumento, como la deportiva, hacen que exista un mayor riesgo en el ámbito de la seguridad

---

<sup>3</sup> Las siglas corresponden a su nombre en inglés: *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation.*

marítima en cuanto a incidentes relacionados con la seguridad de la vida humana en la mar y de contaminación marina, ya que todas ellas contribuyen al aumento de la actividad en la mar.

Al objeto de estar preparado para contrarrestar las diferentes amenazas en el ámbito marítimo es necesario disponer de una serie de capacidades marítimas y navales. Parte de estas capacidades serán diferentes ya que perseguirán objetivos muy distintos pero, por otro lado, también existirán varios puntos comunes entre ellas que les permitirán actuar de forma complementaria o subsidiaria. Esta situación hace que se deba plantear la necesidad del análisis de todos los recursos empleados en el ámbito marítimo en relación a sus cometidos para evaluar la eficiencia de su empleo.

Además, la Administración marítima y naval española se encuentra repartida entre varios ministerios (Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Defensa; Interior; Economía y Competitividad, Hacienda; Fomento; etc.), cada uno con los recursos específicos necesarios para hacer frente a sus responsabilidades en el ámbito marítimo. Esta dispersión y distribución de responsabilidades y recursos puede tener influencia negativa en la toma de decisiones cuando son varios los organismos implicados, presentar dificultades en lo relativo a la optimización de la asignación y empleo de los recursos existentes, y contribuir a hacer más pesada la organización, entre otras consideraciones.

A todo ello se le suma la dificultad, que perdura en el tiempo, de la delimitación de las fronteras marítimas para determinar las zonas de soberanía y jurisdicción del Estado. Así, los litigios que mantiene España con los Estados ribereños limítrofes introducen una dificultad añadida a la actuación del Estado en el ámbito marítimo en defensa de sus intereses.

Además, la porosidad de las fronteras marítimas y la globalización, especialmente, por la renovación de los flujos e interconexiones globales a partir de la Segunda Guerra Mundial que transformó la estructura del poder global y dio luz a un nuevo orden político, que después se modificaría con el

fin de la “guerra fría”, introducen variaciones en los riesgos y amenazas y precisan de nuevas y renovadas capacidades.

Una muestra de estas nuevas amenazas y de la necesidad de estas renovadas capacidades es la degradación ambiental entendida como o la transformación de ecosistemas, ya sea en parte o en su totalidad, cuyas consecuencias afectan a las condiciones económicas y demográficas de la vida y a la salud de los seres humanos. A este respecto, David Held, Anthony McGrew, David Goldblatt y Jonathan Perraton concluyen:

*“No obstante, hay una cosa que parece estar fuera de duda: la capacidad de la globalización ambiental para crear riesgos y amenazas potenciales para los EESCA<sup>4</sup> excede con mucho las habilidades existentes para abordarlos y para construir identidades alternativas e instituciones internacionales eficaces.”<sup>5</sup>*

En resumen, la gran extensión de la mar, la falta de medios marítimos y navales para ejercer un adecuado control de la mar, la falta de legislación ante los nuevos incidentes y actividades ilegales y criminales, la dispersión de las responsabilidades y de los recursos dedicados al ámbito marítimo, los litigios que mantiene España con sus países vecinos en el ámbito marítimo y la inestabilidad de los países del continente africano hacen necesaria una aproximación integral al problema y un sistema que optimice los medios empleados para hacer frente a todo tipo de riesgos y amenazas. Es aquí, donde comienza la investigación.

---

<sup>4</sup> EESCA: Estados en las sociedades capitalistas avanzadas.

<sup>5</sup> HELD David, MCGREW Anthony, GOLDBLATT David, PERRATON Jonathan, *Transformaciones globales: Política, economía y cultura*, Oxford University Press, 2002, p513.



---

**CAPÍTULO I**

**LAS FRONTERAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS EN EL**

**ARCHIPIÉLAGO CANARIO**

---





# **CAPÍTULO I**

## **LAS FRONTERAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO**

La delimitación de las fronteras marítimas es especialmente importante para aquellos países que cuentan con fronteras que van más allá de la superficie terrestre ya que de ello depende la explotación que puedan realizar de los recursos marinos, que influyen en la economía y riqueza de la nación.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 es un instrumento jurídico internacional que regula, en parte, las actividades en los espacios marítimos buscando un equilibrio entre todos los países. Aun así, no es posible dar solución a toda la casuística, por lo que existen numerosos litigios entre Estados a raíz de las diferentes interpretaciones de dicha Convención y para defender los intereses nacionales.

España, al ser un país claramente marítimo, dispone de fronteras marítimas que dan lugar a litigios con las naciones vecinas ya que no se ha llegado a los acuerdos necesarios para la determinación de dichas fronteras. La forma más apropiada de afrontar la defensa de nuestros intereses debería ser desde un organismo que dispusiese de un conocimiento integral y una única e inequívoca línea de acción.

En este sentido, este capítulo expone la dificultad existente para establecer las fronteras marítimas, la necesidad de su delimitación, los litigios existentes y, por lo tanto, la conveniencia de disponer de una visión integral del problema a través de un organismo que asegurase que todos los departamentos con responsabilidades en la mar velen, en la misma medida y de la misma forma, por nuestros intereses nacionales.

### 1.1. FRONTERAS MARÍTIMAS.

España tiene 1.920,4 Km de frontera terrestre<sup>6</sup> y 6.272,4 Km de frontera marítima contada, esta última, sobre la longitud del límite exterior del mar territorial<sup>7</sup>. De tal manera que España tiene un 76,6 % de frontera marítima y un 23,4 % de frontera terrestre por lo que, a priori, se necesitaría una mayor cantidad de recursos –del orden de tres veces más– para la vigilancia de la frontera marítima con el fin de llevar a cabo la defensa de los intereses nacionales.

En cuanto a la mar se refiere, el derecho internacional está regido principalmente por la “Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar” (UNCLOS por sus siglas en inglés –*United Nations Convention on the Law of the Sea*–), adoptada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982, que se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos<sup>8</sup>. Hasta la fecha, 166 países han accedido o ratificado UNCLOS, España entre ellos, siendo Níger el último de ellos el 7 de agosto de 2013<sup>9</sup>.

---

<sup>6</sup> Datos publicados en la página de la *Central Intelligence Agency*, disponible en <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sp.html>

<sup>7</sup> Datos publicados en el programa plurianual 2007-2013 para la Solidaridad y Gestión de Flujos Migratorios, de la Dirección General de Infraestructuras y Material de Seguridad del Ministerio del Interior, disponible en (<http://www.interior.gob.es/file/54/54271/54271.pdf>).

<sup>8</sup> Según la información publicada en la página web del Centro de Información de Naciones Unidas (CINU) disponible en: <http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/dermar.htm>

<sup>9</sup> El listado de los países que han accedido o ratificado UNCLOS se puede consultar en el documento de la ONU “*Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 20 September 2013*”, disponible en

[http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm#TheUnitedNationsConventionontheLawoftheSea](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#TheUnitedNationsConventionontheLawoftheSea) .

La importancia de esta Convención fue subrayada en la celebración de su trigésimo aniversario (1982-2012) en las palabras de apertura del Secretario General de Naciones Unidas:

*“Indeed, the treaty was a firm foundation — a permanent document providing order, stability, predictability and security — all based on the rule of law,”*

No obstante, UNCLOS no da respuesta, lógicamente, a toda la casuística, teniendo que resolverse las posibles discrepancias mediante acuerdos multilaterales con los países implicados. Para ello, UNCLOS cuenta con un articulado que establece la obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la Convención, que se desarrolla en su parte XV “Solución de controversias”, y establece las bases para la solución de conflictos<sup>10</sup>.

De acuerdo con los criterios establecidos en UNCLOS sobre la determinación de los límites de las diferentes zonas de soberanía y jurisdicción de los países ribereños, la posición geográfica de España genera litigios con los países vecinos en lo relativo a la determinación de la jurisdicción marítima española con Francia –en el golfo de Vizcaya y en el golfo de León–, Portugal –en las desembocaduras del río Miño y del Guadiana y respecto a las islas Salvajes–, Argelia –respecto a las islas Baleares–, Marruecos –en el estrecho de Gibraltar, en el mar de Alborán y en las islas Canarias– e Italia –respecto a las islas Baleares–.

---

<sup>10</sup> Un ejemplo de ello es el artículo 59 de UNCLOS sobre “Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva”.

Esta situación la menciona José Manuel Lacleta Muñoz al expresar lo siguiente:

*“El mapa que incluimos... muestra claramente la complejidad de las fronteras que España ha de trazar en el mar.”<sup>11</sup>*

En esta ocasión, Lacleta hace referencia al trabajo que presentó el Profesor de la Universidad de Sevilla Juan Luis Suárez de Vivero durante la “XX Semana de Estudios del Mar” que organizó la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) en Sevilla en el año 2002 y en el que se expone la problemática relativa a las diferentes fronteras marítimas españolas<sup>12</sup>.

Al objeto de poder garantizar la soberanía de España y servir a los intereses generales del Estado<sup>13</sup>, es necesario delimitar las diferentes zonas donde el Estado es soberano o tiene cierta jurisdicción. Aunque la resolución de cada caso puede dar lugar a soluciones distintas por tratarse de litigios con países diferentes, la base legal es la misma. Por ello, a lo largo de esta

---

<sup>11</sup> LACLETA MUÑOZ José Manuel, *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano, DT Nº 34/2004, 2004.

<sup>12</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, *El espacio marítimo en España. Geografía política y política marina*, Sevilla, 2002, pág. 8-9:

*“España posee fronteras marítimas nacionales e internacionales, esto es, sus aguas, lecho y subsuelo oceánico son en unas zonas adyacentes con aguas, lecho y subsuelo bajo jurisdicción de otros Estados, y en otras adyacentes con la alta mar y la zona, la primera espacio libre al acceso de todos los países y la segunda (el lecho y subsuelo oceánico más allá de la jurisdicción nacional) declarada patrimonio común de la humanidad por Resolución de Naciones Unidas (1967).*

*En cuanto a las primeras hay cuatro segmentos fronterizos que son prolongación de las fronteras terrestres existentes: Golfo de Vizcaya, río Miño, río Guadiana y Golfo de León. Otros cuatro segmentos son fronteras totalmente nuevas, es decir con Estados con los que no existía ningún contacto territorial: son los casos de Marruecos, Argelia, Italia y el territorio del antiguo Sáhara español (todavía inmerso en un largo proceso de autodeterminación que bien podría culminar en la creación de un nuevo Estado o pasar a ser un territorio bajo soberanía marroquí con un cierto grado de autonomía). A estos segmentos hay que añadir una nueva frontera con Portugal generada entre Canarias y Madeira y otra con Marruecos a partir igualmente de Canarias.”*

<sup>13</sup> Estos objetivos se encuentran, de forma explícita, en los artículos 8 y 103 de la Constitución, relativos a las Fuerzas Armadas y a la Administración pública.

investigación me ceñiré a la cuestión del archipiélago canario ya que, *mutatis mutandis*, las conclusiones serán extrapolables a los demás casos.

UNCLOS refiere a las llamadas “líneas de base”, que pueden ser “normales<sup>14</sup>” o “rectas<sup>15</sup>” para determinar las diferentes áreas jurisdiccionales de los Estados y, *por ende*, sus distintas responsabilidades y atribuciones.

De acuerdo con lo dispuesto en UNCLOS, las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado<sup>16</sup>, a donde se extiende la soberanía del Estado ribereño<sup>17</sup>.

Según UNCLOS, la soberanía del Estado español se extiende al espacio aéreo, lecho y subsuelo correspondiente al mar territorial<sup>18</sup>, cuya anchura se extiende hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base<sup>19</sup>. En caso de existir solape entre el mar territorial de varios Estados, la solución que ofrece UNCLOS es la equidistancia, salvo que por otras circunstancias sea necesario delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma<sup>20</sup>. Este criterio también se encuentra recogido en el artículo cuarto de la Ley 10/1971, de 4 de enero, sobre mar territorial<sup>21</sup>.

---

<sup>14</sup> Según lo dispuesto en el artículo 5 de UNCLOS: “Línea de base normal”, ésta es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño.

<sup>15</sup> Según lo dispuesto en el artículo 7 de UNCLOS: “Líneas de base rectas”, éstas son las líneas trazadas desde los puntos apropiados de tal manera que no se aparten de manera apreciable de la dirección general de la costa y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

<sup>16</sup> Según lo dispuesto en el artículo 8 de UNCLOS: “Aguas interiores”.

<sup>17</sup> Según lo dispuesto en el artículo 2 de UNCLOS: “Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo”.

<sup>18</sup> Según lo dispuesto en el artículo 2 de UNCLOS: “Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo”.

<sup>19</sup> Según lo dispuesto en el artículo 3 de UNCLOS: “Anchura del mar territorial”.

<sup>20</sup> Según lo dispuesto en el artículo 15 de UNCLOS: “Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente”.

<sup>21</sup> Ley 10/1971, de 4 de enero, sobre mar territorial, artículo cuarto:

Este razonamiento también es expresado por Lacleta Muñoz al decir lo siguiente:

*“En nuestra interpretación, esta disposición autoriza a los Estados a establecer unilateralmente la línea de delimitación equidistante, a reserva de que otro Estado vecino la impugne invocando tales circunstancias, en cuyo caso será necesario entablar las correspondientes negociaciones.”*<sup>22</sup>

A continuación del mar territorial se encuentra la “zona contigua” la cual no puede extenderse más allá de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. En la “zona contigua” el Estado ribereño ya no es soberano pero puede tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios y sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial<sup>23</sup>.

La plataforma continental, que comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas, se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial<sup>24</sup>. En esta zona, el Estado ribereño ejerce sus derechos de soberanía a los efectos de exploración y explotación de sus recursos

---

“Salvo mutuo acuerdo en contrario, el mar territorial no se extenderá, en relación con los países vecinos y con aquellos cuyas costas se encuentren frente a las españolas, más allá de una línea media determinada de forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de dichos países, trazadas de conformidad con el Derecho Internacional.”

<sup>22</sup> LACLETA MUÑOZ José Manuel, *Las fronteras...* Ob. Cit., p6.

<sup>23</sup> Según lo dispuesto en el artículo 33 de UNCLOS: “Zona contigua”.

<sup>24</sup> Según lo dispuesto en el artículo 76 de UNCLOS: “Definición de la plataforma continental”.

naturales (recursos minerales, recursos no vivos del lecho del mar y organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias)<sup>25</sup>.

No obstante, el artículo 76 de UNCLOS sobre la “Definición de la plataforma continental” permite la extensión de la plataforma continental hasta una distancia máxima de 350 millas marinas contadas desde la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial. Para ello, los Estados deberán presentar la información necesaria ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS, por sus siglas en inglés – *Commission on the Limits of the Continental Shelf*–) de acuerdo a lo dispuesto en el anexo II de UNCLOS sobre “Comisión de límites de la plataforma continental”.

España, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, presentó formalmente ante la CLCS varias propuestas de ampliación de la plataforma continental<sup>26</sup> y, desde 2012 a 2014, España realizó las investigaciones y trámites necesarios para realizar la propuesta de ampliación de la Plataforma Continental española más allá de las 200 millas marinas del área situada al Oeste de las Islas Canarias, que supone una ampliación de 220.000 km<sup>2</sup>. El informe preliminar de esta propuesta se presentó en 2009<sup>27</sup>. El Instituto Geológico y Minero de España, con la colaboración del Instituto Español de Oceanografía<sup>28</sup> y el Instituto Hidrográfico de la Marina, realizó la investigación y elaboración de las

---

<sup>25</sup> Según lo dispuesto en el artículo 77 de UNCLOS: “Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental”.

<sup>26</sup> España, de acuerdo con la base de datos de CLCS disponible en [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm), ha presentado ante la CLCS las siguientes propuestas de ampliación de la plataforma continental:

- La ampliación de 79.000 km<sup>2</sup> en el mar Cantábrico y Golfo de Vizcaya se presentó formalmente en 2006 y fue aprobada en 2009.
- La ampliación de 56.000 km<sup>2</sup> en Galicia se presentó formalmente en 2010.

<sup>27</sup> Datos contenidos en la Memoria 2012 del Instituto Hidrográfico de la Marina.

<sup>28</sup> El Instituto Español de Oceanografía, que depende del Ministerio de Economía y Competitividad, expone las posibilidades de ampliación de la plataforma continental española en el marco jurídico de la ONU en la información institucional publicada en <http://www.ma.ieo.es/amplacon.html>

propuestas de ampliación de la plataforma continental española, que llevó a cabo el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. El 17 de diciembre de 2014, España remitió a la CLCS la información para la ampliación de la plataforma continental al oeste de las Islas Canarias. Esta información, de acuerdo al procedimiento CLCS/40/Rev.1, está siendo circulada por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, así como por los Estados parte de la Convención, y será incluida en la agenda de la sesión número 38 de la CLCS que se celebrará en Nueva York entre el 20 de julio y el 4 de septiembre de 2015<sup>29</sup>.

La ampliación de la plataforma continental permitiría la extensión de nuestros derechos soberanos como dice Rafael García Pérez:

*“Este reconocimiento permitiría la exploración y explotación de los recursos marinos y del subsuelo, así como la preservación y regulación de los fondos en previsión de posibles vertidos contaminantes en tales áreas.”<sup>30</sup>*

La posibilidad de la ampliación de la plataforma continental española y el aumento de la extensión de sus derechos soberanos derivados de estas ampliaciones se trataron en la “XXX Semana de estudios del mar” organizada por la fundación ASESMA, celebrada en Cádiz durante los días 2, 3 y 4 de octubre de 2012<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> La recepción de la información remitida por España a CLCS y el inicio del proceso de su estudio se encuentra en el documento CLCS77.2014.LOS, de 17 de diciembre de 2014, disponible en:

[http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/esp77\\_14/esp\\_clcs772014.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/esp77_14/esp_clcs772014.pdf)

<sup>30</sup> GARCÍA PÉREZ Rafael, *Las prospecciones petrolíferas en aguas Canarias y su impacto en las relaciones hispano-marroquíes*, Revista de estudios internacionales mediterráneos, núm. 13, julio-diciembre de 2012.

<sup>31</sup> “XXX Semana de estudios del mar”, Conclusiones:

“SEGUNDA: La Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR / UNCLOS) establece que los Estados ribereños tienen derecho a fijar los límites exteriores de su Plataforma Continental más allá de las 200 millas náuticas, si se



La zona económica exclusiva (ZEE) es un área adyacente al mar territorial que no puede extenderse más allá de las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. En esta zona, el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para, entre otros, los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y tiene jurisdicción con respecto a, entre otras, el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la protección y preservación del medio marino<sup>32</sup>.

En el caso de la ZEE, el criterio establecido por UNCLOS para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción es la equidad<sup>33</sup>, que no la equidistancia como se ha explicado anteriormente para el caso del mar territorial. A este respecto, la legislación española es contraria ya que la ley 15/1978 sobre zona económica defiende la equidistancia<sup>34</sup>.

---

*proporcionan los suficientes argumentos geológicos e hidrográficos ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas, cuya sede está en Nueva York. Los Estados pueden ampliar, de esta forma, sus derechos de soberanía sobre la exploración y explotación de los recursos naturales del suelo y subsuelo marino, incluyendo los recursos minerales y energéticos. Conforme a dicha Convención, España está inmersa en tres propuestas de ampliación de su Plataforma Continental en el Mar Cantábrico, en Galicia y al Oeste de las Islas Canarias, lo que pueden significar una extensión de sus derechos soberanos sobre más de 355.000 km<sup>2</sup>, más de la mitad de la España.”*

<sup>32</sup> Según lo dispuesto en UNCLOS, artículos 56 “Derechos, jurisdicción y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva” y 57 “Anchura de la zona económica exclusiva”.

<sup>33</sup> Así se refleja en el artículo 59 de UNCLOS sobre “Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva.”

<sup>34</sup> La Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica expresa en su artículo segundo:

“Artículo segundo.-Uno. Salvo lo que se disponga en tratados internacionales con los Estados cuyas costas se encuentren enfrente de las españolas o sean, adyacentes a .ellas, el límite exterior de la zona económica será la línea media o equidistante.”

Este hecho también lo refleja Lacleta Muñoz al afirmar lo siguiente<sup>35</sup>:

*“En cuanto a la zona económica exclusiva, la Ley 115/78, de 20 de febrero, estableció una zona económica exclusiva española, de conformidad (al igual que en el caso de la Ley de 1977 sobre el mar territorial) con lo que ya se consideraba derecho consuetudinario que estaba siendo codificado por la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.”*<sup>36</sup>

Por otra parte, Esperanza Orihuela Calatayud trata este asunto y concluye:

*“El trazado de los límites marinos españoles no escapa al problema de la presencia de islas y archipiélagos. Nuestros negociadores deberán buscar soluciones objetivas que, sin detrimento de los intereses españoles, resulten equitativas para nuestros vecinos y no se debe olvidar, en las negociaciones a entablar, que puede resultar más favorable, política y estratégicamente, ceder algunas millas de mar a cambio de espacios marinos más ricos y homogéneos.”*<sup>37</sup>

En esta misma línea argumental, Carlos Rodríguez Domínguez termina diciendo lo siguiente:

*“Teniendo en cuenta el actual status jurídico-político de Canarias y el Derecho Internacional del Mar vigente, lo cierto es que nuestro archipiélago no tiene derecho a delimitar su Zona Económica Exclusiva en 200 millas náuticas a partir del perímetro archipelágico. La única*

---

<sup>35</sup> LACLETA MUÑOZ José Manuel, *Las fronteras...*, Ob. Cit., p7.

<sup>36</sup> En este artículo existe un error tipográfico relativo a la numeración de la Ley que deber ser 15/1978 y no 115/178.

<sup>37</sup> ORIHUELA CALATAYUD Esperanza, *Las islas y archipiélagos españoles en la delimitación de espacios marinos*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, Anuario de derecho internacional. VIII, 337-358, 1985, p358.

*solución posible, y es en la que se trabaja en la actualidad, es la delimitación a través de acuerdos bilaterales que vinculen a los diversos sujetos de derecho internacional implicados.”<sup>38</sup>*

La delimitación de la ZEE española atendiendo al criterio de la equidistancia también se puede apreciar en el mapa que figura en el punto “8. European waters” de la publicación “Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance” de Juan Luis Suárez de Vivero y Juan Carlos Rodríguez Mateos<sup>39</sup>, que es el resultado de un proyecto del Ministerio de Educación y Ciencia de España.

No obstante, este mismo documento también expone la problemática existente a la hora de determinar los límites de la ZEE que comprende los casos de acuerdo entre países y las declaraciones unilaterales en el apartado “11. Maritime boundaries”:

*“The map of European maritime boundaries (whether the limits of the Exclusive Economic Zone or of the continental shelf) bears witness to the existence of this variety: agreed boundaries, unilateral limits (generally between sea waters/seabeds under national sovereignty and the high seas/Area), and hypothetical limits (awaiting unilateral demarcation or by bilateral/multilateral agreement).”<sup>40</sup>*

La Alta Mar corresponde a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de

---

<sup>38</sup> RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ Carlos, *La delimitación de las fronteras marítimas de Lanzarote y Fuerteventura y el derecho internacional*, UNED, 2009, p151.

<sup>39</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2007, p25.

<sup>40</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans...*, Ob. Cit., p30.

un Estado<sup>41</sup>. La Alta Mar está abierta a todos los Estados y se rige por las condiciones expresadas en UNCLOS y otras normas del derecho internacional<sup>42</sup>.

En “La Zona” –entendida como los espacios marinos, oceánicos y su subsuelo por fuera de la plataforma continental– ningún Estado podrá apropiarse, reivindicar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna o sus recursos. Además, la condición jurídica de “La Zona” se extiende a las aguas y al espacio aéreo suprayacente<sup>43</sup>.

En relación con estas dos zonas –Alta Mar y Plataforma Continental– hay que señalar que, si bien normalmente se corresponden en distancia desde las líneas de base –a partir de las 200 millas náuticas–, pueden referirse a áreas diferentes ya que la plataforma continental puede extenderse hasta las 350 millas náuticas tal y como se explicó anteriormente.

Así pues, atendiendo a lo dispuesto en UNCLOS, los países que han ratificado esta Convención disponen de una misma base para determinar la división jurisdiccional de la mar, sin perjuicio de las diferencias que puedan existir debido a que la casuística es muy variada.

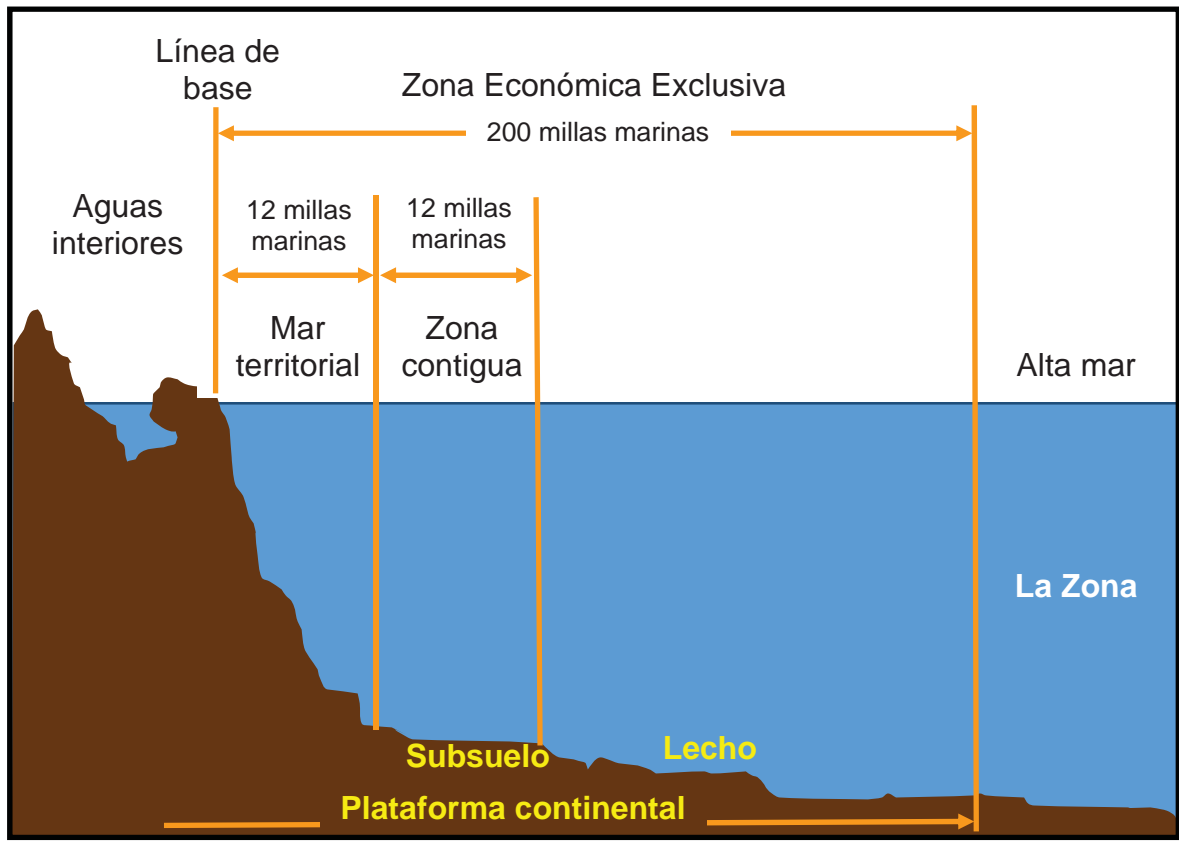
En el gráfico 1, en la siguiente página, se puede ver la distribución de las diferentes divisiones de la mar expuestas anteriormente, sin considerar la posible extensión de la plataforma continental, y que atienden a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

---

<sup>41</sup> Según lo dispuesto en UNCLOS, parte VII “Alta Mar”, artículo 86 “Aplicación de las disposiciones de esta Parte”.

<sup>42</sup> Según lo dispuesto en UNCLOS, parte VII “Alta Mar”, artículo 87 “Libertad de la Alta Mar”.

<sup>43</sup> Según lo dispuesto en UNCLOS, parte XI “La Zona”.

**Gráfico 1. División jurisdiccional de la mar según UNCLOS.**

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 1, en la página siguiente, se resumen los derechos de los Estados en cada una de las zonas jurisdiccionales y se expresa los límites de cada zona contadas a partir de las líneas de base de acuerdo a lo dispuesto en UNCLOS.

A la hora de su implementación se deberá tener en cuenta que existirán zonas donde no se puedan aplicar estos criterios debido a la proximidad de los territorios de los diferentes Estados y a la falta de consenso entre las partes implicadas.

**Tabla 1. Derechos de los Estados en las diferentes zonas de jurisdicción según UNCLOS.**

<b>Zonas jurisdiccionales (Límite desde las líneas de base)</b>	<b>Derechos de los Estados según UNCLOS</b>
Mar territorial (12 millas náuticas)	La soberanía del Estado se extiende al espacio aéreo, lecho y subsuelo correspondiente al mar territorial.
Zona contigua (24 millas náuticas)	El Estado puede tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios y sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.
ZEE (200 millas náuticas)	Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y tiene jurisdicción con respecto a, entre otras, el establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; y la protección y preservación del medio marino.
Plataforma continental (200 → 350 millas náuticas)	Derechos de soberanía a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales.
Alta mar y La Zona (más allá de las 200 millas náuticas)	Los Estados no son soberanos. Estas zonas se rigen por las condiciones expresadas en UNCLOS y otras normas del derecho internacional.

Fuente: Elaboración propia.

A la vista de lo anterior, para delimitar las aguas jurisdiccionales españolas es necesario determinar el límite interior del mar territorial. La Ley

10/1977, de 4 de enero, sobre el mar territorial, establece que dicho límite viene determinado por la línea de bajamar escorada<sup>44</sup> y, en su caso, por las líneas de base recta que establezca el Gobierno. Dichas líneas de base recta se determinan en el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto –que desarrolla la ley 20/1977, de 8 de abril–. Las líneas de base recta establecidas por España, aunque pudieran no seguir exactamente las disposiciones del Derecho Internacional, no han sido objetadas ante las Naciones Unidas por ningún país.

La Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica no introduce modificación alguna respecto a las líneas de base recta definidas en el Real Decreto 2510/1977.

No obstante, en el caso del archipiélago canario, la Ley 44/2010, de 30 de diciembre, de aguas canarias modifica estas líneas de base recta para aumentar la extensión de las aguas interiores correspondientes a Canarias.

En el siguiente gráfico se puede apreciar la diferencia entre los trazados de las líneas de base según el Real Decreto 2510/1977 y la Ley 44/2010. El trazado correspondiente al R.D. 2510/1977 se ha dibujado en color blanco, el correspondiente a la Ley 44/2010 en color rojo y el color amarillo muestra el trazado que coincide en las dos regulaciones. Las líneas de base definidas en el según el R.D. 2510/1977 se completan, para la determinación del límite interior del mar territorial, con las líneas de bajamar escorada.

---

<sup>44</sup> El nivel de las sondas de las cartas es diferente según los países. Las cartas españolas dan una sonda siempre menor que la bajamar más acentuada. Este *datum* o cero hidrográfico se refiere al nivel medio menos 1,20 U.

La unidad de altura “U” es la altura sobre el nivel medio que alcanza la primera pleamar después del paso de la luna por el meridiano superior del lugar en ziziguias equinocciales.

El valor 1,20 que se toma como coeficiente es mayor que el máximo que puede alcanzar, por ello, siempre habrá más agua que la indicada en la sonda de la carta. Esta bajamar, así definida, se llama “bajamar escorada”.

**Gráfico 2. Líneas de base recta del archipiélago canario según la Ley 10/1977, el Real Decreto 2510/1977 y la Ley 44/2010.**



Fuente: Elaboración propia.

Como se puede apreciar claramente en el gráfico, la modificación realizada por la Ley 44/2010 supone un incremento de las aguas interiores debido a la modificación de las líneas de base recta, que podría no ser admitida por UNCLOS ya que las nuevas líneas de base parecen seguir el criterio de los “Estados archipelágicos”<sup>45</sup> sin ser, las islas Canarias, un “Estado archipelágico”<sup>46</sup> sino un archipiélago<sup>47</sup> y no permitir UNCLOS que el trazado de las líneas de base de un “Estado archipelágico” sea extendido a los archipiélagos del Estado.

<sup>45</sup> Según lo dispuesto en el artículo 47 de UNCLOS: “Líneas de base archipelágicas”.

<sup>46</sup> Según el artículo 46 a) de UNCLOS, “por “Estado archipelágico” se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas;”.

<sup>47</sup> Según el artículo 46 b) de UNCLOS, “por “archipiélago” se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.”.



Este aspecto también es contemplado por Vicente J. Navarro Marchante que concluye lo siguiente:

*“La eventual declaración unilateral de España de la aplicación del sistema de líneas de base recta archipelágica en Canarias (enclavadas en una zona de intenso tráfico de buques mercantes y petroleros), bien mediante una Ley estatal específica, o bien mediante una Ley Orgánica de aprobación de un Estatuto de Autonomía para Canarias, es muy probable que encuentre la oposición de las grandes potencias marítimas (en particular de EE.UU.) y del vecino Marruecos, con quien España mantiene varios contenciosos territoriales.”<sup>48</sup>*

Esta problemática de la delimitación de las aguas del archipiélago canario es una constante en el tiempo, como se refleja en las publicaciones de Felipe Baeza Betancort sobre “Las islas Canarias ante el nuevo Derecho Internacional del Mar” y “Canarias y el principio archipelágico” en los cuales propone renunciar a la aplicación del principio archipelágico para adecuarse a las exigencias del Derecho Internacional.

*“En 1987, cinco años después de aprobarse la Convención de Jamaica, se publicó mi libro «Las Islas Canarias ante el nuevo Derecho Internacional del Mar», en el que se sostenía, creo que por primera vez, que debíamos renunciar a aplicar el principio para adecuarnos a las exigencias del Derecho Internacional, sin que por ello sufriésemos mayores desventajas.”<sup>49</sup>*

Concretamente, la superficie correspondiente a las aguas interiores según el Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, es de 2.424,05 Km<sup>2</sup> y la

---

<sup>48</sup> NAVARRO MARCHANTE Vicente J., *Problemática jurídica sobre la delimitación de los espacios marítimos del archipiélago canario (a propósito de la ley 44/2010)*, UNED. *Revista de Derecho Político*, Nº 80, enero-abril 2011, p12.

<sup>49</sup> BAEZA BETANCORT Felipe, *Canarias y el principio archipelágico*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 2007, p15-18.

correspondiente a la Ley 44/2010, de 30 de diciembre, asciende a 29.051,82 Km<sup>2</sup>. Así, como resultado de la Ley 44/2010, España habría aumentado en 26.627,77 Km<sup>2</sup> la superficie de sus aguas interiores en el archipiélago canario<sup>50</sup>.

Este nuevo trazado de las líneas de base supone un incremento de las aguas interiores pero, según la Ley 44/2010 de aguas canarias, no altera la delimitación de los espacios marítimos establecidos por el ordenamiento jurídico español en virtud del Derecho Internacional<sup>51</sup>. Por ello, las diferentes zonas jurisdiccionales –mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva– mantendrán su extensión según el derecho internacional vigente.

Teniendo en cuenta que el mar territorial y las aguas interiores vienen definidas por las líneas de base, la Ley 44/2010 no estaría de acuerdo, conceptualmente, con el derecho internacional –UNCLOS– y, concretamente, con la delimitación geográfica del mar territorial establecida por la OMI<sup>52</sup>. Además, esta problemática también la contempla la Comisión de Estudios del Consejo de Estado que dice:

*“...las Islas Canarias no tienen reconocidas las aguas interiores archipiélagas por no constituir un Archipiélago-Estado.”<sup>53</sup>*

---

<sup>50</sup> Cálculos realizados por la sección de cartografía del Instituto Hidrográfico de la Marina.

<sup>51</sup> La Ley 44/2010, de 30 de diciembre, de aguas canarias, en su disposición adicional única sobre el “Respeto al Derecho Internacional” expresa lo siguiente: “El trazado del contorno perimetral no alterará la delimitación de los espacios marítimos de las Islas Canarias tal y como están establecidos por el ordenamiento jurídico español en virtud del Derecho Internacional vigente”.

<sup>52</sup> Los límites geográficos del mar territorial correspondiente a las islas Canarias se encuentran detallados en la Resolución del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.134(53) “Designation of the Canary islands as a particularly sensitive sea area”

<sup>53</sup> Comisión de Estudios del Consejo de Estado, Informe sobre las competencias de las distintas administraciones territoriales y órganos de la administración general del estado en materia de protección de hábitats y especies marinas y de declaración y gestión de áreas marinas protegidas, Nº: E 2/2005, 19 de julio de 2006, p31.

Este criterio está de acuerdo con la sentencia de la sala 3ª del Tribunal Supremo, de 2 de marzo de 1993, que expresa lo siguiente:

*“...las líneas rectas de base para el archipiélago canario aún no están trazadas y en el Derecho internacional no se admite el principio archipelágico para medir la zona económica exclusiva, sólo reconocido a los archipiélagos Estado y no a los archipiélagos que forman parte de un Estado.”<sup>54</sup>*

Por otra parte, la Ley 15/1978, de 20 de enero, sobre zona económica, publicada en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) núm. 46, establece que, en el caso de los archipiélagos, el límite de la ZEE se medirá a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas e islotes que los componen de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago. Esta ley, en su disposición final, establece que se deben modificar las disposiciones que se opongan a la citada ley. Así pues, la Ley 15/1978, el Real Decreto 2510/1977 y la Ley 44/2010 coinciden en la delimitación de la ZEE ya que la delimitan de acuerdo a las líneas de base recta establecidas por el ordenamiento jurídico español en virtud del Derecho Internacional vigente. De tal manera que la Ley 44/2010 no aumenta la ZEE pero sí que modifica la extensión de las aguas interiores.

En este sentido, la Ley 44/2010 estaría de acuerdo con un documento del Gobierno de Canarias, presentado en 2007, como respuesta a la publicación del Libro Verde de la Comisión Europea “Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares”, en el que se expone que la negociación de la ZEE con Portugal y Marruecos puede ser independiente de la determinación de las líneas de base rectas.

---

<sup>54</sup> Sentencia de la sala 3ª del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 1993, Nº de recurso 5082/1990, Fundamento de derecho “Quinto”.

*“Tampoco se ha delimitado la ZEE española en las aguas circundantes al archipiélago canario ya que no se ha llegado a un acuerdo con Portugal ni ha prosperado ningún acuerdo con Marruecos.*

*Es necesario aclarar que ello es independiente de delimitar líneas de base archipelágicas. Es decir, no es imprescindible el establecimiento de líneas de base rectas archipelágicas para solventar la cuestión de la delimitación de la mediana de la ZEE con Marruecos. La negociación con Marruecos y con Portugal podría seguir adelante sin necesidad de establecer el principio de líneas de base rectas archipelágicas, cuestionadas internacionalmente por ser Canarias un archipiélago de Estado y no un Estado archipelágico.”<sup>55</sup>*

Por otra parte, la delimitación de la ZEE también estaría sujeta a controversia ya que el artículo primero de la Ley 15/1978 sobre zona económica define esta zona de forma análoga a la que utiliza UNCLOS para la determinación de la ZEE de los archipiélagos de Estado.

El artículo 1 de la ley 15/1978 dice que “el límite exterior de la zona económica se medirá a partir de las líneas de base recta que unan los puntos extremos de las islas o islotes que respectivamente lo componen, de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago” y UNCLOS expresa en su artículo 47 sobre “líneas de base archipelágicas” que “3. El trazado de tales líneas de base no se desviará apreciablemente de la configuración general del archipiélago.”.

Esta apreciación también la comparten Juan Luis Suárez de Vivero e Inmaculada Martínez Alba en el que afirman lo siguiente en relación con la zona económica exclusiva y la zona de protección pesquera:

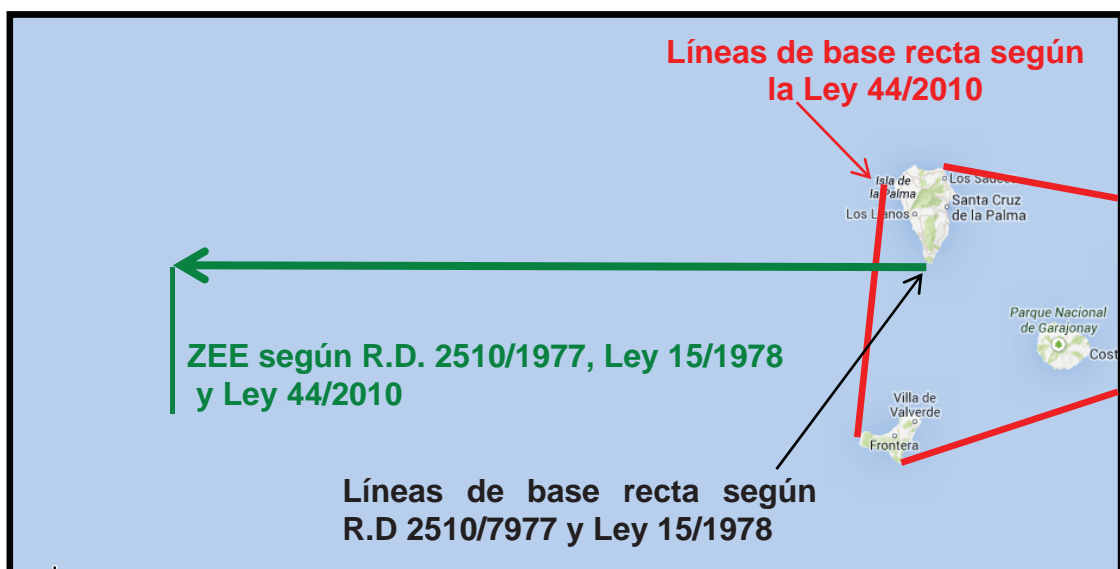
---

<sup>55</sup> Gobierno de Canarias, *Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares. La visión desde las Regiones Últraperiféricas*, 2007, p15-16.

“Con esta determinación España asigna al archipiélago canario el régimen jurídico que la CNUDM reserva exclusivamente a los Estados archipelágicos, esto es, aquellos Estados compuestos enteramente “por uno o más archipiélagos y que podrá incluir otras islas”, aunque por otra parte el Archipiélago canario responda al concepto de archipiélago definido en la propia Convención.”<sup>56</sup>

En el siguiente gráfico se puede apreciar las diferencias en cuanto a la delimitación de la ZEE y las aguas interiores, limitadas por las líneas de base, según se consideren las diferentes regulaciones.

**Gráfico 3. Delimitación de la ZEE según el Real Decreto 2510/1977, la Ley 15/1978 y la Ley 44/2010.**



Fuente: Elaboración propia.

Dada la extensión de cada zona jurisdiccional, que abarcan hasta las 200 millas náuticas, y las características generales de utilización de los

<sup>56</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, MARTÍNEZ ALBA Inmaculada, *La política marítima y la planificación espacial*, Proyecto MEC, Universidad de Sevilla, 2007, p17.

medios marítimos y navales a emplear (los buques se mueven a baja velocidad y el número de unidades disponibles no puede cubrir toda la superficie marítima de jurisdicción española), no tendría una importancia relevante la delimitación exacta de cada una de las zonas de jurisdicción de cara a analizar el empleo y distribución de los medios en términos de consumos, velocidades y capacidades. Aunque, por otra parte, es fundamental conocer la delimitación exacta de nuestras zonas de soberanía y jurisdicción para llevar a cabo la actuación correcta de nuestros medios marítimos y navales en cuanto a la defensa de nuestros intereses nacionales. Es por ello que una diferencia de un cierto número de millas náuticas más o menos no proporciona un valor añadido a este estudio que no trata de establecer la delimitación exacta de las diferentes zonas jurisdiccionales de España sino investigar sobre la gestión y empleo eficaz de los medios marítimos y navales en cada uno de los diferentes espacios jurisdiccionales para buscar su optimización y racionalización. Por otra parte, se presenta el problema de la falta de precisión y acuerdos en cuanto a la definición de nuestros espacios de soberanía y jurisdicción que desembocan en litigios con los países vecinos y en la falta de directrices claras para la actuación de los medios en dichas zonas. La existencia de estos litigios y, por lo tanto, la falta de acuerdo, conlleva la dificultad para la imposición de nuestras leyes en nuestros espacios marítimos de soberanía y jurisdicción para la defensa de nuestros intereses nacionales.

Un ejemplo de la importancia de la delimitación de nuestras aguas de jurisdicción se presenta en el caso de que el organismo competente detecte una posible infracción en el límite de nuestra zona de jurisdicción. La falta de delimitación en ese momento podría desembocar en una actuación incorrecta por estar en aguas de jurisdicción de un tercer Estado.

Un ejemplo de ello se encuentra en una zona de pesca situada a ambos lados de la mediana entre Lanzarote y Marruecos. En este caso, un pesquero marroquí realizando pesca de arrastre en nuestra zona sería objeto de sanción, pero la delimitación no está acordada entre ambos países y, por lo tanto, una acción contra dicho pesquero podría derivar en protestas

en el nivel político entre Estados por entender, cada uno, una zona de jurisdicción diferente.

Por otra parte, algo tan importante como la delimitación a nivel nacional, aunque sea unilateral, de nuestras aguas de soberanía y jurisdicción no debería de estar dispersa entre diferentes normas y de diferentes rangos –Leyes y Reales Decretos– con varias modificaciones a los mismos. Teniendo en cuenta la antigüedad de las últimas modificaciones, a excepción de la Ley 44/2010, se podría haber promulgado una nueva Ley que derogase todas las normas anteriores y consolidase las vigentes para disponer de una delimitación clara e inequívoca de todos los espacios de soberanía y jurisdicción española.

Es por ello, que el posible Ministerio de la Mar, u organismo que se determine, debería disponer y difundir la visión integral del ámbito marítimo contemplando los asuntos relacionados con los límites de jurisdicción nacionales para que todos los organismos e instituciones con competencias en la mar velen, en la misma medida y de la misma forma, por nuestros intereses nacionales.

## **1.2. ZONAS MARÍTIMAS QUE REQUIEREN ESPECIAL VIGILANCIA Y CONTROL.**

Además de la delimitación de las fronteras marítimas, existen zonas especiales que requieren una vigilancia o control específico y que, por lo tanto, demandarán medios marítimos con unas características especiales.

En lo que respecta al empleo de los medios marítimos, se considerarán las siguientes zonas: la división del mar territorial a efectos de pesca, la Zona Marítima de Especial Sensibilidad (ZMES) y las regiones de búsqueda y salvamento asignadas en el “Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (SAR, por sus siglas en inglés –*Search and Rescue*–)”. Estas zonas, que se solapan, precisan de un tipo de vigilancia diferente para poder reaccionar ante las incidencias que puedan surgir según el caso, así, los medios necesarios para controlar el mar territorial a efectos de pesca

podrían ser los mismos que se empleasen para controlar la zona SAR, pero las capacidades que deben emplear dichos medios para resolver una incidencia son diferentes. Por ejemplo, un buque de vigilancia de pesca no dispone de las capacidades de salvamento y rescate que tienen los buques diseñados con tal motivo. No obstante, para ejercer la vigilancia de las diferentes zonas, que no la respuesta que se deba dar, se podrían utilizar buques similares.

Por lo tanto, lo primero que ha de estudiarse son las zonas a vigilar para ser capaces de determinar los recursos necesarios al objeto de responder a las necesidades de vigilancia.

### **1.2.1. División del mar territorial a efectos de pesca.**

La ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca, establece las tres zonas siguientes, que denominaré A, B y C, cada una con diferentes normas generales:

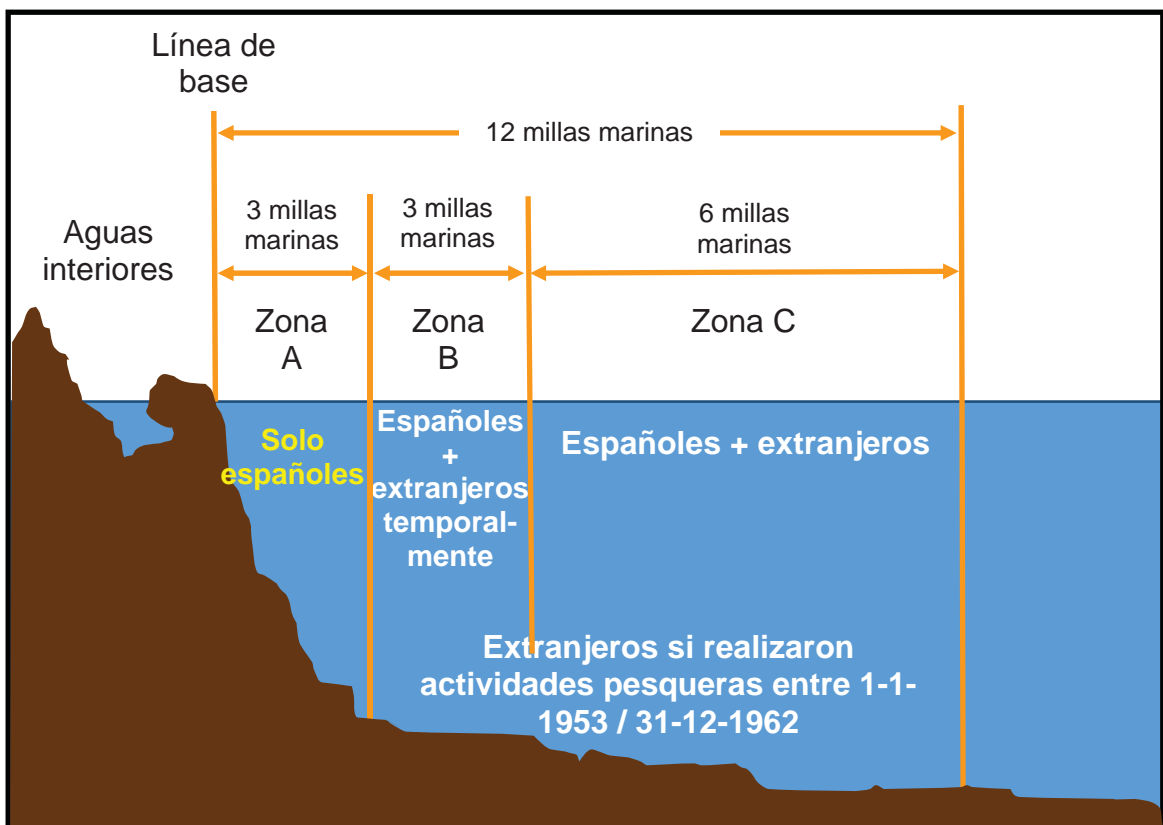
- Zona A: zona de tres millas, medidas a partir de la línea de base, donde el ejercicio de la pesca queda reservado a los nacionales españoles, con exclusión, en todo caso, de los extranjeros.
- Zona B: zona comprendida entre las tres y las seis millas donde el ejercicio de la pesca es privativo de los españoles, sin perjuicio de que temporalmente pueda permitirse a los nacionales de aquellos países cuyos buques de pesca la hayan ejercido en dicha zona, de manera habitual, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1953 y el 31 de diciembre de 1962. Estos permisos y su duración serán objeto de acuerdo previo con los Gobiernos interesados.
- Zona C: zona comprendida entre las seis y las doce millas donde el ejercicio de la pesca queda reservado a los nacionales españoles y a los de aquéllos países cuyos buques de pesca la hayan ejercido en dicha zona, de manera habitual, durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1953 y el 31 de diciembre de 1962, previo acuerdo



con los Gobiernos respectivos, sobre la base de reciprocidad y siempre que no se sobrepase el esfuerzo pesquero habitual ni se realice en lugares de la zona distintos de los frecuentados también habitualmente.

En el siguiente gráfico se ilustran las diferentes zonas a efectos de pesca así como los diferentes grupos autorizados a pescar en cada zona.

**Gráfico 4. División del mar territorial a efectos de pesca según la Ley 20/1967, de 8 de abril.**



Fuente: Elaboración propia.

### 1.2.2. La Zona Marítima de Especial Sensibilidad.

La situación geoestratégica de las islas Canarias convierte sus puertos en bases de operaciones de especial relevancia para diferentes tipos de buques que las utilizan para sus actividades pesqueras, relleno de

combustible, relevo de dotaciones, reparaciones y aprovisionamiento de repuestos y víveres, entre otras. Además del tráfico marítimo derivado de su importante situación geoestratégica, el archipiélago canario soporta el tráfico marítimo consecuencia de las actividades insulares.

En esta línea, Julio Castro González expresa, en su capítulo relativo a “Intereses empresariales en el golfo de Guinea” inscrito en una monografía sobre la piratería emergente en el Golfo de Guinea y la estrategia de la UE en dicha zona, lo siguiente:

*“Los países del golfo de Guinea son suministradores importantes de España sobre todo por su condición de exportadores de recursos naturales. La proximidad geográfica hace que los países de la región y España sean «socios naturales»”,...<sup>57</sup>*

La aludida intensidad e importancia del tráfico marítimo en Canarias también es compartida por Juan Luis Suárez de Vivero e Inmaculada Martínez Alba al decir:

*“Los puertos canarios son uno de los motores de la economía de esta región, debido a su carácter insular. En estos puertos se produce una intensificación de actividades, que no tienen comparación, por su volumen, con ninguna de las restantes regiones costeras nacionales: una importante actividad pesquera, avituallamiento de buques, atraque, tráfico de contenedores y mercancías en general y uno de los principales destinos de turismo de cruceros.”<sup>58</sup>*

---

<sup>57</sup> MUÑOZ-DELGADO Juan Carlos, MIRAS SALAMANCA Pedro, CASTRO GONZÁLEZ Julio, URCELAY VERDUGO José Luis, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2014, p160.

<sup>58</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, MARTÍNEZ ALBA Inmaculada, *La política marítima y...*, Ob. Cit., p52.

Además, el Cluster Marítimo de Canarias califica a Canarias como un enclave estratégico entre continentes, con una gran cantidad de rutas marítimas establecidas y grandes posibilidades de negocio diciendo, en su “Plan estratégico 2013-2016”, que:

*“Canarias se posiciona en el Océano Atlántico como puerta sur de la Unión Europea y enclave estratégico entre tres continentes: Europa, África y América.*

*Su privilegiada situación geográfica, convierte a las Islas en una magnífica plataforma comercial, logística, de transferencia de servicios y tecnología, y de negocios al estar integradas entre las principales rutas del comercio internacional.”*

*“Los puertos canarios están conectados con más de 500 puertos en todo el mundo a través de una treintena de líneas marítimas.”*

*“Canarias es el gran centro de reparaciones del Atlántico Medio Oriental, tanto para reparación en seco como a flote, capaz de recibir desde un supertanque hasta un yate de recreo.”<sup>59</sup>*

Por otra parte, la Estrategia de Seguridad Nacional, al referirse a África dentro del capítulo correspondiente a “La seguridad de España en el mundo” hace ver la importancia de su estabilidad y su repercusión, en caso contrario, en los flujos comerciales:

*“En lo que respecta al Golfo de Guinea, la falta de estabilidad en la zona puede generar también inseguridad marítima, muy negativa para el abastecimiento energético y los flujos comerciales.”<sup>60</sup>*

---

<sup>59</sup> Cluster marítimo de Canarias, *Plan estratégico 2013-2016*, Las Palmas de Gran Canaria, 2013, p8-20.

<sup>60</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido*, 2013, p18.

Esta repercusión negativa de los flujos comerciales afectaría claramente a Canarias dada su proximidad al continente africano con el cual mantiene líneas regulares de tráfico marítimo con países como Marruecos, Mauritania, Senegal, Guinea Bissau, Guinea-Conakry, Sierra Leona, Liberia, Costa de Marfil, Ghana, Benín, Nigeria, Camerún, Togo, Gabón, Congo y Angola, entre otros<sup>61</sup>.

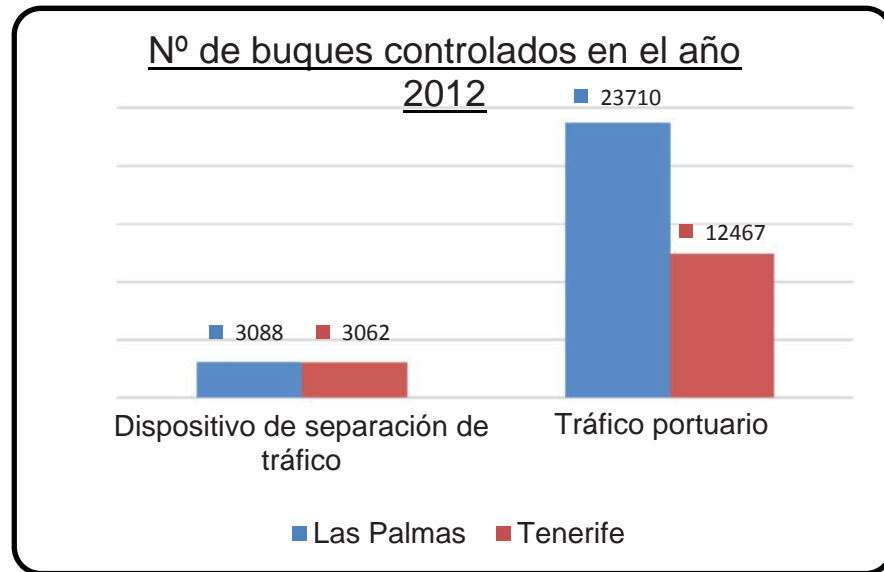
Todo ello resalta la necesidad de controlar este intenso tráfico marítimo que puede traer graves consecuencias para el medio ambiente marino así como ser susceptibles de utilización para otro tipo de riesgos y amenazas como, por ejemplo, el tráfico ilegal de seres humanos.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, tiene entre sus funciones las de control y ayuda al tráfico marítimo y la de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino. Para ello cuenta con Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) distribuidos a lo largo de la costa. Los CCS de Las Palmas y Tenerife controlan todo el tráfico marítimo que pasa por Canarias, ya sea por los dispositivos de separación de tráfico (DST) o el que reciben los puertos. Cada CCS se encarga del tráfico marítimo de su provincia y, además, se encargan de uno de los DST establecidos. El CCS de Las Palmas controla el DST existente entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura y el CCS de Tenerife controla el DST entre las islas de Tenerife y Gran Canaria.

En el siguiente gráfico se puede ver la estadística del tráfico marítimo total soportado en las islas Canarias y su distribución entre sus dos centros de control de tráfico, ubicados en Las Palmas y Tenerife. Como se puede apreciar, el volumen de tráfico portuario es claramente superior en Las Palmas mientras que el tráfico controlado en los DST es similar.

---

<sup>61</sup> Información extraída de la información institucional de Puertos de Estado.

**Gráfico 5. Estadística de tráfico marítimo en el archipiélago canario.**

Fuente: Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

Entre las variadas actividades relacionadas con el tráfico marítimo y derivadas de la situación geoestratégica de las islas Canarias se incluye el transporte de hidrocarburos, cuyo tráfico se estima en 1500 buques anuales. Esta situación propició que, el 22 de julio de 2005, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés)<sup>62</sup>, mediante la resolución MEPC.134(53), designase a las islas Canarias como Zona Marítima de Especial Sensibilidad (ZMES)<sup>63</sup> tras adoptarse en 2006, por el Comité de Seguridad en la Navegación (MSC, por sus siglas en inglés), una serie de medidas de protección que incluyen la aparición de dos nuevos dispositivos de separación de tráfico (entre Gran Canaria y Tenerife y entre Gran Canaria y Fuerteventura), la delimitación de cinco zonas a evitar por los buques en

<sup>62</sup> La Organización Marítima Internacional, a través de su "Comité de protección del medio marino (MEPC)", es el único organismo internacional responsable de evaluar las propuestas y realizar la designación de las "Zonas Marítimas de Especial Sensibilidad (ZMES) y adoptar las medidas de protección asociadas de aplicación al tráfico marítimo.

<sup>63</sup> La Organización Marítima Internacional define una Zona Marina Especialmente Sensible como una zona con un reconocido valor ecológico, socioeconómico o científico y cuya vulnerabilidad a los daños causados por el tráfico marítimo internacional y las actividades de la zona requieren de la aplicación de medidas de protección especiales. (<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PSSAs/Pages/Default.aspx>).

tránsito y un sistema de notificación obligatoria para los buques en las islas Canarias.

Estas medidas son supervisadas por los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS), que son los encargados de la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación<sup>64</sup>.

Como se ha visto anteriormente, la distribución de los dispositivos de separación de tráfico se realiza entre las provincias de Las Palmas y Tenerife siendo el CCS de Santa Cruz de Tenerife el encargado del dispositivo entre Tenerife y Gran Canaria y el CCS de Las Palmas de Gran Canaria el responsable del dispositivo entre Gran Canaria y Fuerteventura.

En cuanto a las áreas a evitar, se han establecido cinco situadas en:

- alrededor de la isla de La Palma,
- alrededor de la isla de El Hierro,
- alrededor de La Gomera y hasta el suroeste de Tenerife
- al suroeste de Gran Canaria,
- y al norte de Lanzarote.

En estas áreas, la resolución MEPC. 134(53), si bien no prohíbe el tránsito de los buques por dichas áreas, sí que aconseja que todos los buques tanque y los buques de arqueo bruto superior a 500 toneladas que transporten cargas de hidrocarburos o cargas peligrosas a granel eviten dichas áreas. En este sentido los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) controlan el tráfico marítimo en las aguas de las islas Canarias,

---

<sup>64</sup> Según lo dispuesto en el capítulo III “Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima” del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

alertando a esta clase de buques de que no deberían atravesar dichas zonas<sup>65</sup>.

La otra medida de protección adoptada por la OMI en 2006 se refiere a la zona marítima de notificación obligatoria para buques en las islas Canarias (CANREP)<sup>66</sup>. En esta zona, que está limitada exteriormente por una línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea al archipiélago, todos los buques tanque<sup>67</sup> de peso muerto<sup>68</sup> igual o superior a 600 toneladas tienen obligación de notificar la información requerida a efectos de poder realizar el seguimiento de su ruta y, en su caso, poner en marcha las medidas de búsqueda y salvamento.

En el siguiente gráfico figura la carta náutica reducida en la cual se pueden apreciar:

- las cinco zonas a evitar,
- la zona de navegación costera con los dispositivos de separación de tráfico,
- y la línea que delimita el área de notificación obligatoria, ésta última determinada por la línea que une los puntos de la “a” a la “n”.

---

<sup>65</sup> Información proporcionada por el Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas.

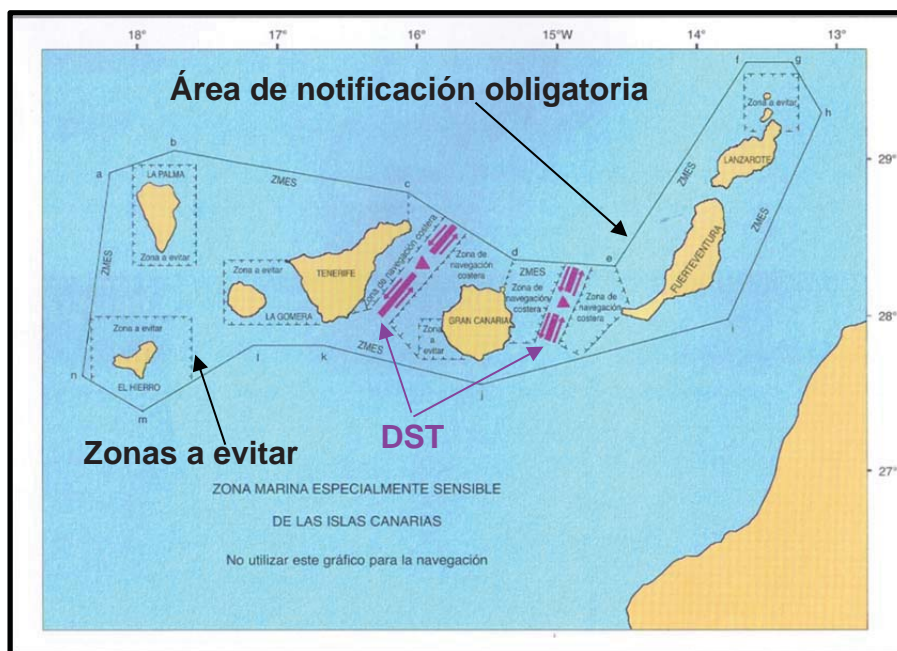
<sup>66</sup> IMO, *Mandatory ship reporting system for the Canary Islands*, Resolution MSC.213(81), 12 May 2006.

<sup>67</sup> Según la resolución MEPC. 134(53), el sistema CANREP obliga la notificación a los buques tanque de peso muerto igual o superior a 600 toneladas que transporten:

- crudos pesados con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup>;
- fueloil pesado con una densidad a 15°C superior a 900 kg/m<sup>3</sup> o una viscosidad cinemática a 50°C superior a 180 mm<sup>2</sup>/s; y
- asfalto, alquitrán y sus emulsiones.

<sup>68</sup> El “peso muerto” es el peso máximo que puede cargar el buque; incluye el cargamento, el combustible propio del buque, las provisiones, el agua dulce para consumo humano, el agua de lastre, la tripulación, los pasajeros y sus equipajes.

**Gráfico 6. Zona Marítima de Especial Sensibilidad (ZMES) de las islas Canarias.**



Fuente: Instituto Hidrográfico de la Marina. Adenda al derrotero de la costa oeste de África para incluir la designación de las islas Canarias como Zona Marina Especialmente Sensible<sup>69</sup>.

### 1.2.3. Las regiones de búsqueda y salvamento.

Existe una responsabilidad contraída por la adhesión de España al “Convenio internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979”<sup>70</sup> de la OMI por la cual se deben tomar las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas en la mar, estableciendo los centros coordinadores necesarios y las regiones de búsqueda y salvamento por

<sup>69</sup> Derrotero de la costa oeste de África. que comprende de Cabo Espartel a Cabo Verde, con inclusión de Dakar e Islas Azores, Madeira, Selvagens, Canarias y Cabo Verde. Adenda al derrotero realizada en 2006 para incluir la “designación de las islas Canarias como Zona Marina Especialmente Sensible.

<sup>70</sup> Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (BOE 103).



acuerdo entre las Partes interesadas. Además, las Partes deberán coordinar sus organizaciones de búsqueda y salvamento y se recomienda que, siempre que sea necesario, coordinen las operaciones con las de los Estados vecinos.

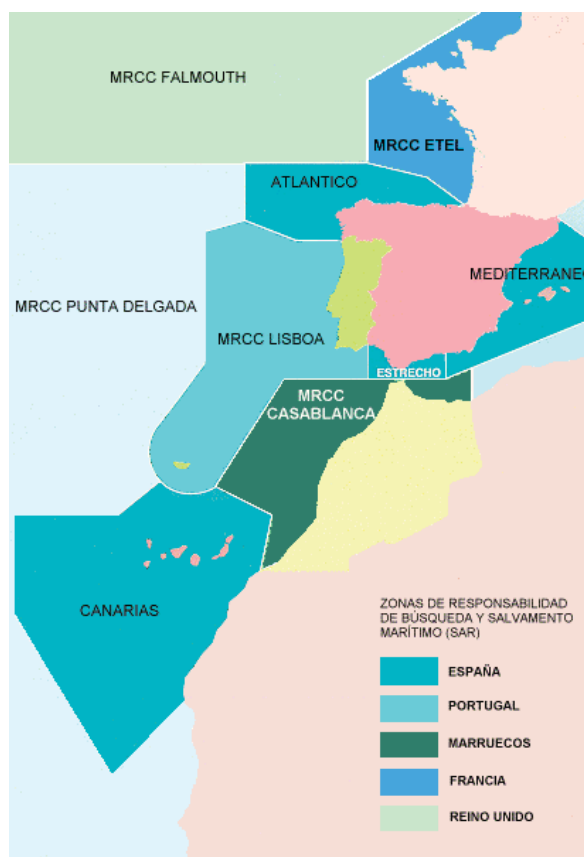
En este convenio SAR, la OMI dividió la mar en trece áreas de salvamento y rescate en las cuales los diferentes países han delimitado sus regiones de salvamento y rescate (SRR, por sus siglas en inglés –*Search and Rescue Region*–) de las que se responsabilizan. Estas zonas se dividen, a su vez, en sub-zonas (SRS –*Search and Rescue Sub-region*–).

El convenio SAR de 1979 no fue ratificado por un gran número de países, como en otros convenios, y muchos de los países con costa no aceptaron las obligaciones que imponía el convenio. Por ello se llevó a cabo su revisión, que fue adoptada en 1998 y entró en vigor en enero de 2000. Esta revisión clarifica las responsabilidades de los diferentes Gobiernos y enfatiza la necesidad de la aproximación regional y la coordinación entre las operaciones SAR marítimas y aéreas.

La zona de responsabilidad SAR asignada a España por la OMI se extiende sobre un millón y medio de kilómetros cuadrados. Esta zona SAR se encuentra dividida en cuatro subzonas SAR marítimas con sus respectivos Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC, por sus siglas en inglés) –MRCC Atlántico, MRCC Canarias, MRCC Estrecho y MRCC Mediterráneo–correspondiendo la subzona de Canarias al archipiélago canario, que se extiende sobre un millón de kilómetros cuadrados.

En el siguiente gráfico se pueden apreciar las diferentes zonas de responsabilidad SAR españolas.

**Gráfico 7. Zonas de responsabilidad de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) españolas.**

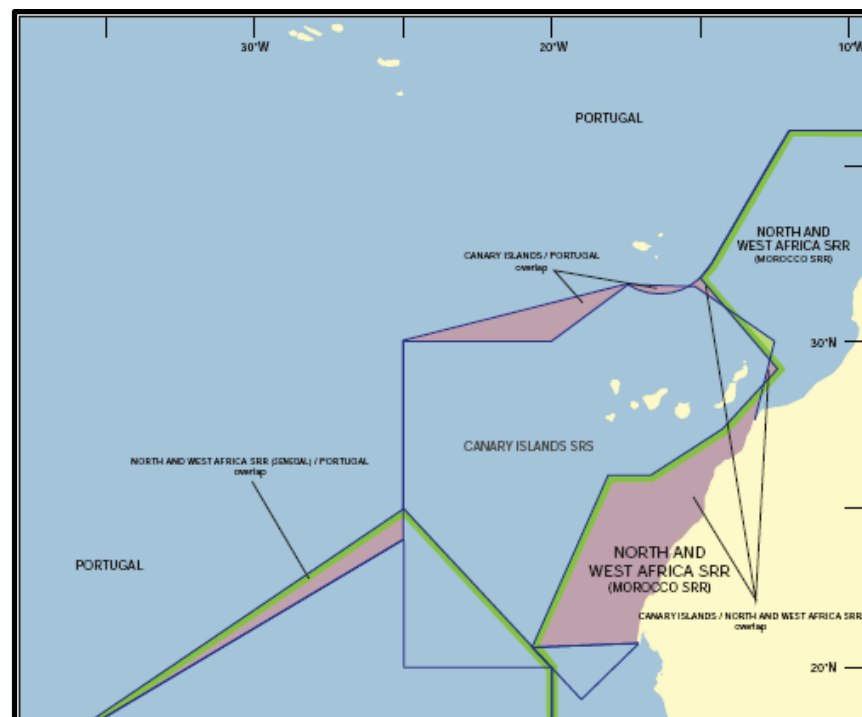


Fuente: Instituto hidrográfico de la Marina, Derrotero número 3 (tomo I), Suplemento número 1, 2002.

Al igual que los límites territoriales de los países, estas zonas también son objeto de discusión. Como se puede ver en el siguiente gráfico, las zonas española, marroquí y portuguesa se solapan. Además, Marruecos, a través de su MRCC en Rabat, pretende ser el coordinador regional de salvamento en la costa oeste africana<sup>71</sup>.

<sup>71</sup> A principios de octubre de 2013 se realizó una reunión sobre la coordinación internacional para salvamento marítimo en el noroeste africano. En dicha reunión, a la cual asistí como representante de la Armada, el representante marroquí sugirió que Marruecos podría actuar como coordinador regional para salvamento marítimo.

**Gráfico 8. Zona de responsabilidad SAR correspondiente a las islas Canarias.**



Fuente: IMO.

No obstante, el citado convenio SAR de 1979 se encuentra en proceso de revisión. El nuevo convenio, denominado SAR 8, está en fase de elaboración y los diferentes países participantes han propuesto correcciones a la OMI (Portugal envió sus correcciones en 2007 y España y Marruecos lo hicieron en 2011).

### 1.3. LITIGIOS CON LOS PAÍSES VECINOS.

La defensa de los espacios y los recursos de soberanía del Estado español pasan por la delimitación de las fronteras marítimas. Esta delimitación no está resuelta en muchos casos por las posturas encontradas con los países vecinos. Consecuencia de ello es que España, con respecto a la determinación de sus aguas jurisdiccionales, mantiene litigios con Francia, Portugal, Argelia, Marruecos e Italia.

Este extremo se expone en el informe que la Comisión de Estudios del Consejo de Estado aprobó por unanimidad el 19 de julio de 2006:

*“En cualquier caso, tanto las fronteras marítimas con Portugal (en el norte, en el sur y las aguas próximas a Canarias), como las fronteras con Francia (en el este y en el oeste) con Marruecos y con el Reino Unido (en Gibraltar) siguen sin estar delimitadas existiendo numerosas posiciones unilaterales derivadas de las relaciones bilaterales históricas con los cuatro países.”<sup>72</sup>*

Aunque, como se ha expuesto en el apartado “1.1. Fronteras marítimas” del presente capítulo, la delimitación exacta de las zonas de jurisdicción no tiene una importancia relevante a los efectos de este estudio, sí es necesario conocer los litigios existentes y su situación actual debido a su influencia en las responsabilidades de cada Estado en la mar.

Como el caso de estudio es el relativo al archipiélago canario, se tratarán solamente los litigios correspondientes a las islas Canarias, a saber: con Portugal –respecto a las islas Salvajes– y con Marruecos –respecto a la proximidad a las islas Canarias–.

En ambos casos, con Portugal y Marruecos, el problema no se encuentra en la delimitación de las aguas territoriales, ya que no existe solape entre ellas, sino en la ZEE y en la plataforma continental.

Este problema también lo refleja Juan Luis Suárez Vivero cuando expresa lo siguiente:

*“El trazado de fronteras nacionales debe completarse en Canarias, donde está asegurada la conflictividad generada por la*

---

<sup>72</sup> Comisión de Estudios del Consejo de Estado, *Informe sobre las competencias de las distintas administraciones territoriales y órganos de la Administración General del Estado en materia de protección de hábitats y especies marinas y de declaración y gestión de áreas marinas protegidas*, 19 de julio de 2006, p30.

*utilización de las Islas Salvajes para delimitar la ZEE por parte de Portugal, y fundamentalmente por el contencioso sahariano.”<sup>73</sup>*

España, en lo que se refiere a la ZEE, defiende el criterio de la línea media o equidistante, entendida ésta como la línea cuyos puntos son equidistantes de los más próximos situados en las líneas de base trazadas de conformidad al derecho internacional. En el caso de los archipiélagos el límite de la ZEE se medirá a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos extremos de las islas e islotes que los componen de manera que el perímetro resultante siga la configuración general de cada archipiélago<sup>74</sup>.

A este respecto, el Consejo de Estado de 19 de julio de 2006 lo expresaba claramente en su informe, al decir:

*“Respecto a Canarias, no tiene delimitada su zona económica exclusiva.”<sup>75</sup>*

Por otra parte, hay quien solo ve la solución a través de la modificación de la legislación internacional, como es el caso de Juan Francisco Martín Ruiz al concluir:

*“La Convención de 1982, al no reconocer a los archipiélagos de Estado los derechos de los Estados archipelágicos de trazado de líneas de base rectas perimetrales, supone un obstáculo casi insalvable para la delimitación de los espacios marítimos del Archipiélago Canario, de modo que tanto el Gobierno de la nación como las fuerzas*

---

<sup>73</sup> SUÁREZ DE VIVERO José Luis, *El nuevo orden oceánico*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1985, p134.

<sup>74</sup> Según lo dispuesto en el punto uno del artículo segundo de la Ley 15/1978, de 20 de enero, sobre zona económica. (B.O.E. núm. 46).

<sup>75</sup> Comisión de Estudios del Consejo de Estado, *Informe sobre las competencias de las distintas administraciones territoriales y órganos de la Administración General del Estado en materia de protección de hábitats y especies marinas y de declaración y gestión de áreas marinas protegidas*, 19 de julio de 2006, p31.

*políticas de Canarias deberán crear el marco adecuado para la convocatoria de una nueva Convención “sectorial” sobre el Derecho del Mar de los archipiélagos de Estado para modificar la legislación internacional vigente de cara a su reconocimiento jurídico y al derecho de poder delimitar sus espacios marítimos.”<sup>76</sup>*

### 1.3.1. España-Portugal.

Las islas Salvajes, clasificadas como reserva natural, forman parte del archipiélago de Madeira<sup>77</sup> y son la parte más al Sur del territorio portugués. Se pueden dividir en dos grupos de islas, el del norte y el del suroeste. El grupo del norte está formado por la isla más grande llamada *Selvagem grande* (Salvaje grande) y dos islotes. El grupo del suroeste está compuesto por dos islas pequeñas –la *Selvagem pequena* (Salvaje pequeña) y el *Ilheu de Fora* (islote de fuera) – y un conjunto de 9 islotes y roques y bajas rocosas que velan según la marea.

Las islas Salvajes se encuentran 160 millas náuticas al sur de la isla de Madeira<sup>78</sup> y 86 millas náuticas al norte de las islas Canarias<sup>79</sup>. La distancia a

---

<sup>76</sup> MARTÍN RUIZ Juan Francisco, *Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*, Geo Crítica/Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Volumen IX, núm. 185, 15 de marzo de 2005, p16.

<sup>77</sup> Según el artículo 46 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, “Por “archipiélago” se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal”.

<sup>78</sup> Distancia medida entre el faro de Funchal en la parte sur de la isla de Madeira y el faro de la isla *Selvagem Grande*. La distancia se midió utilizando la carta 5A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

<sup>79</sup> Distancia medida entre el faro de la isla *Selvagem Pequena* y la Punta de los Roquetes (isla de Tenerife). La distancia se midió utilizando la carta 5A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Canarias difiere de la publicada por Portugal en la *Resolução nº 1292/2009* que la cifra en 82 millas náuticas<sup>80</sup>.

Estas distancias son suficientes para que, tanto las islas Canarias como las Salvajes, dispongan de su mar territorial (12 millas náuticas) según UNCLOS, pero no lo es en cuanto a la ZEE y plataforma continental, para lo que se necesitan al menos 400 millas náuticas de separación.

Además, para la delimitación de la ZEE también influye la distancia al archipiélago de Madeira, al cual pertenecen las islas Salvajes. Entre Canarias y Madeira media una distancia de 233 millas náuticas<sup>81</sup>, aunque la mínima distancia entre los dos archipiélagos es de 225,5 millas náuticas, que es la distancia existente entre la *Ponta de Agulha* (situada en la parte más al sur de la *Ilha Bugio*) y la Punta de Cumplida (situada en la parte norte de la isla de La Palma)<sup>82</sup>. Esta distancia también es insuficiente para determinar la delimitación de la ZEE entre el archipiélago canario y el de Madeira ya que no existen más de 400 millas náuticas de separación.

---

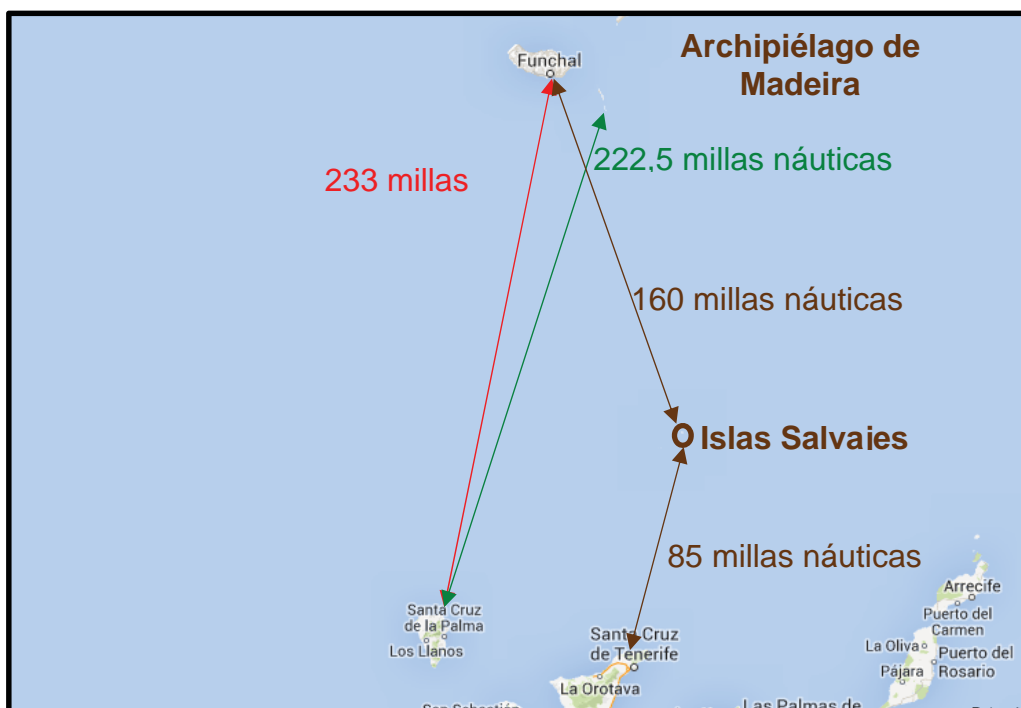
<sup>80</sup> *Jornal oficial, Série número 100, Sexta-feira, 2 de Outubro de 2009, Resolução nº 1292/2009, 2-S:*

*“O Arquipélago das Selvagens, constituído por três ilhas - Selvagem Grande, Selvagem Pequena e Ilhéu de Fora, é o território português mais a sul, situado no Atlântico Norte entre os 30° 01' 35" Norte e os 30° 09' 10" Norte e os 15° 52' 15" Oeste e 16° 03' 15" Oeste. Os arquipélagos mais próximos são a Madeira e as Canárias a aproximadamente 163 e 82 milhas respectivamente.”*

<sup>81</sup> Distancia medida entre el faro de Funchal en la parte sur de la isla de Madeira y Punta Cumplida (isla de La Palma), que es la punta del archipiélago canario más cercana al faro de Funchal. La distancia se midió utilizando la carta 5A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

<sup>82</sup> La distancia se midió utilizando la carta 5A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

**Gráfico 9. Distancias entre las islas Canarias, las Salvajes y el archipiélago de Madeira.**



Fuente: Elaboración propia.

Portugal, mediante el Decreto-ley 119/78, de 1 de junio (publicado en el “Diário da República”, Serie 1, número 125), estableció su ZEE, que no coincide con su plataforma continental y que se solapa con la ZEE española. Este decreto-ley asigna a las islas salvajes una ZEE y PC atendiendo al principio de equidistancia con las islas Canarias.

En las negociaciones de Madrid en diciembre de 1978 se discutieron diferentes propuestas sin llegar a ningún acuerdo. En aquél momento, la última oferta española pasaba 18 millas náuticas al sur de las islas salvajes y la portuguesa a 30 millas náuticas<sup>83</sup>. Al no haber acuerdo, el litigio se mantiene ya que éste debe ser resuelto sobre una base de equidad y

<sup>83</sup> Información proporcionada por la Subdirección General de Planes y Relaciones Internacionales de la Dirección General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa.



teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto<sup>84</sup>.

El problema de la delimitación de la ZEE entre España y Portugal en lo que respecta a las islas Salvajes también lo recoge António Manuel de Carvalho Coelho Cândido, Capitão-de-mar-e-guerra, Chefe do Departamento Marítimo do Centro, en su artículo sobre la delimitación de las zonas marítimas de Madeira. No obstante, en dicho artículo refleja que el criterio a defender por Portugal y no compartido por España es el de la equidistancia, como se puede apreciar en el siguiente extracto:

*“As atuais linhas de fronteira nas zonas marítimas do Arquipélago da Madeira foram traçadas unilateralmente por Portugal. Esta delimitação resulta da aplicação do critério da equidistância estatuído no direito interno português, mas Espanha não reconhece a linha de fronteira traçada segundo este critério, na zona de sobreposição entre as Ilhas Selvagens e o Arquipélago das Canárias, invocando a Convenção de Montego Bay, que estabelece que a delimitação da ZEE e da plataforma continental deve ser feita por acordó entre as Partes, em conformidade com o direito internacional, a fim de se chegar a uma solução equitativa.”<sup>85</sup>*

En el gráfico siguiente se han representado las propuestas española y portuguesa y la delimitación de la Zona Económica Exclusiva atendiendo al criterio de la equidistancia. Se puede apreciar, claramente, como ambas

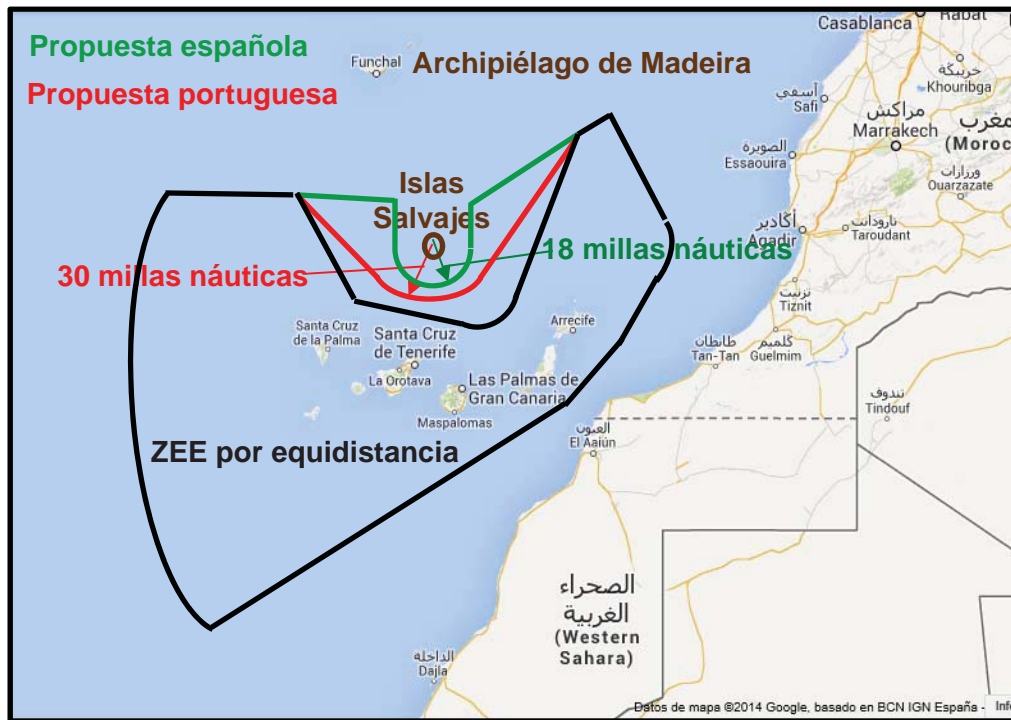
---

<sup>84</sup> Según lo dispuesto en UNCLOS, en sus artículos 59 “Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva” y 83 “Delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente”.

<sup>85</sup> DE CARVALHO COELHO CÂNDIDO António Manuel, Capitão-de-mar-e-guerra, Chefe do Departamento Marítimo do Centro, *A Convenção de Montego Bay e Portugal – Delimitação das Zonas Marítimas da Madeira*, Boletim Ensino, Investigação, nº 12, maio 2012, p165.

propuestas se alejan de la equidistancia para aumentar las aguas de jurisdicción.

**Gráfico 10. Delimitación de los espacios marítimos entre las islas Canarias y las Salvajes.**



Fuente: Elaboración propia.

Juan Luis Suárez de Vivero y Juan Carlos Rodríguez Mateos coinciden en que la zona de conflicto se encuentra en las islas Salvajes pero su representación gráfica de la propuesta española de la ZEE<sup>86</sup> expuesta en el punto “20. Maritime boundaries and territorial conflicts” de la publicación “Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance” es diferente ya que la dibuja al norte de dichas islas, lo cual no estaría de acuerdo con las negociaciones de Madrid en diciembre de 1978.

<sup>86</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans...*, Ob. Cit., p49.

En 2013, Portugal sigue manteniendo que las islas Salvajes, que pertenecen al archipiélago de Madeira, deben tener derecho a unas aguas territoriales y a una ZEE y plataforma continental (PC)<sup>87</sup>.

España, por su parte, reconoce las aguas territoriales de las islas Salvajes pero no admite ninguna delimitación para la ZEE y plataforma continental entre el archipiélago de Madeira y las islas Canarias ya que no considera que las islas Salvajes tengan ese derecho<sup>88</sup>.

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las islas Salvajes podrían no tener derecho a una ZEE y una plataforma continental ya que, si bien son islas<sup>89</sup>, no son aptas para mantener vida humana o económica propia, toda vez que se encuentran deshabitadas<sup>90</sup> y sin actividad económica<sup>91</sup>. No obstante, el gobierno portugués mantiene, para la vigilancia de las islas Salvajes, un equipo de dos personas que son relevadas cada tres semanas con un buque de la Marina portuguesa<sup>92</sup>. Por otra parte, el gobierno portugués entiende que los criterios "habitación

---

<sup>87</sup> Según lo expuesto en la nota presentada por la Misión Permanente de Portugal ante las Naciones Unidas No ONU/2013, 153, de 6 de septiembre de 2013, que expresa su desacuerdo con la nota presentada por la Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas No 186 FP/ot, de 5 de julio de 2013.

<sup>88</sup> Según lo expuesto en la nota presentada por la Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas No 186 FP/ot, de 5 de julio de 2013.

<sup>89</sup> Según el artículo 121 sobre "Régimen de las islas" de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, "una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar".

<sup>90</sup> Según el Decreto 458/71, de 29 de octubre (publicado en el "Diário da República", Serie 1, número 255), las islas Salvajes y el mar que las rodea hasta el límite de las líneas batimétrica de los 200 metros están consideradas como reserva y, por lo tanto, protegida, quedando prohibido, en general, tanto el acceso a las islas como la navegación dentro de los límites de la reserva. Más tarde, mediante el Decreto Regional 15/78, de 2 de febrero (publicado en el "Diário da República", Serie 1, número 58), las islas Salvajes fueron declaradas reserva natural definida por el territorio de las islas y los fondos marinos hasta la línea batimétrica de los 1000 metros, quedando prohibida, en general, cualquier actividad dentro de dichos límites.

<sup>91</sup> Según el artículo 121 sobre "Régimen de las islas" de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, "las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental".

<sup>92</sup> Información extraída de la publicación "Boletim do Instituto Hidrográfico N° 106, II Série, Janeiro 2010".

humana o vida económica propia” establecidos en UNCLOS sobre el “régimen de las islas” son conceptos poco precisos y que no tiene que ser simultáneos, a lo que se suma el hecho de que tampoco existe ninguna definición de roca, tal y como lo expresa António Manuel de Carvalho Coelho Cândido:

*“As ilhas só têm tratamento distinto das outras formações terrestres quando são classificadas de rochedos, mas somente se não puderem manter vida humana ou económica, condição em que não podem reclamar ZEE e PC. Os critérios que permitem enquadrar uma ilha nesta situação são demasiado vagos, atendendo a que “habitação humana” e “vida económica” são conceitos pouco precisos e tampouco têm que estar presentes em simultâneo, a que acresce o facto de “rochedo” não estar definido na Convenção, quer jurídica quer geologicamente”.*<sup>93</sup>

Por otra parte, ya que los derechos de un Estado ribereño sobre la plataforma continental son independientes de su ocupación real o ficticia, así como de toda declaración expresa<sup>94</sup>, se encuentra en fase de estudio el asunto de la delimitación de los límites de la plataforma continental, que podrá extenderse más allá de las 200 millas marinas, según lo dispuesto en UNCLOS<sup>95</sup>.

Esta interpretación del artículo 121.3 de UNCLOS sobre el “régimen de las islas” también es comentada por José Luis Suárez de Vivero al decir:

---

<sup>93</sup> DE CARVALHO COELHO CÂNDIDO António Manuel, *A Convenção de Montego Bay e Portugal...*, Ob. Cit., p169.

<sup>94</sup> De acuerdo con lo expresado en el acta de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar SPLOS/183 sobre la 18ª Reunión de los Estados Partes.

<sup>95</sup> Según lo dispuesto en el artículo 76 “Definición de la plataforma continental” y en el anexo II “Comisión de límites de la plataforma continental”, de UNCLOS.

*“Sin embargo el hecho de que las islas sean de pequeña dimensión, no estén habitadas ni se desarrolle actividad económica no debe inducir a conclusiones determinantes ya que el citado artículo 121.3 expresa textualmente «las rocas no aptas para (...)», esto es, no se refiere a la existencia de población o actividad, sino a la aptitud de las islas para mantenerlas, lo que constituye otro problema.”<sup>96</sup>*

En todo caso, según lo dispuesto en los artículos 74 y 83 de UNCLOS, la solución debe ser acordada entre las partes según lo dispuesto en el derecho internacional. Las conclusiones de António Manuel de Carvalho Coelho Cândido están de acuerdo con esta postura:

*“Por último, analisando todos os fatores supramencionados, assim como as circunstâncias relevantes e a proporcionalidade, entre outros, conclui-se que o método de delimitação mais adequado é o de, partindo do princípio da equidistância, aplicar o “rácio equitativo”, negociando-se o fator de proporcionalidade, que pode ser diferente para limites diferentes, e fazendo ajustes ao resultado por forma a se alcançar uma solução aceite pelas Partes como equitativa.”<sup>97</sup>*

### 1.3.2. España-Marruecos.

El litigio con Marruecos no afecta al mar territorial ya que la distancia entre la parte oriental de las islas Canarias y Marruecos –la distancia mínima es de 52,2 millas náuticas<sup>98</sup>– es suficiente para asignar a cada Estado las doce millas náuticas correspondientes a sus aguas territoriales. Así,

---

<sup>96</sup> SUÁREZ DE VIVERO José Luis, *El nuevo orden...*, Ob. Cit., p101.

<sup>97</sup> DE CARVALHO COELHO CÂNDIDO António Manuel, *A Convenção de Montego Bay e Portugal...*, Ob. Cit., p183.

<sup>98</sup> La mínima distancia entre Canarias y Marruecos es la que media entre Punta Lantilla (Fuerteventura) y Punta Stafford (Marruecos), que es de 52,2 millas náuticas. Esta distancia se ha medido utilizando la carta náutica 6A del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Marruecos fija el límite de sus aguas territoriales<sup>99</sup> en 12 millas náuticas contadas desde las líneas de base definidas en el *Décret n° 2-75-311*<sup>100</sup>.

El *Décret n° 2-75-311* determina, en la costa atlántica, las líneas de base recta, que se encuentran al norte de la Punta Tifnit (en Taraf Tifnit)<sup>101</sup>, y continúa hacia el sur el trazado costero con líneas de base normales hasta Cabo Juby<sup>102</sup>. Por lo tanto, la mediana entre Marruecos y Canarias correspondería a los puntos equidistantes entre la costa marroquí y las líneas de base rectas y normales correspondientes a la parte oriental del archipiélago canario. La mediana, definida de esta manera, tampoco está clara ya que así como las líneas de base marroquíes no presentan duda en su definición según el *Décret n° 2-75-311* antes mencionado, las líneas de base del archipiélago canario no están claramente definidas tal y como se explicó en el apartado “1.1. Fronteras marítimas”.

La falta de delimitación entre las costas orientales de Canarias y Marruecos también la refleja Rafael García Pérez al firmar:

*“El espacio marítimo comprendido entre las costas orientales de Canarias y Marruecos está pendiente de delimitación aún en nuestros días.”*

*“... la delimitación del espacio marino sólo podrá resolverse definitivamente por medio de un acuerdo bilateral hispano-marroquí que establezca una solución aceptada por ambas partes. Este*

---

<sup>99</sup> Según lo dispuesto en el artículo 1 del decreto *Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 Moharrem 1393 (2 Mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines*.

<sup>100</sup> Las líneas de base se encuentran definidas en el *Décret n° 2-75-311 du 1 Marejeb 1395 (21 juillet 1975) déterminant les lignes de fermeture de baies sur les côtes marocaines et les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines*.

<sup>101</sup> Según el *Décret n° 2-75-311 du 1 Marejeb 1395 (21 juillet 1975)*, las coordenadas geográficas correspondientes a la punta Taraf Tifnit son 30° 12,1' N – 009° 38,7' W.

<sup>102</sup> Según el *Décret n° 2-75-311 du 1 Marejeb 1395 (21 juillet 1975)*, las coordenadas geográficas correspondientes al cabo Juby son 27° 57' 14" N – 012° 55' 21" W.

*procedimiento consiste en trazar, de forma provisional, una línea equidistante entre ambas costas y si hubiera recurso por alguna de las partes, la Corte Internacional de Justicia (CIJ) estudiaría la equidad del resultado, pudiendo modificar total o parcialmente el acuerdo provisional.*<sup>103</sup>

Por otra parte, Marruecos fija una zona de pesca exclusiva que se extiende desde las líneas de base hasta las 70 millas náuticas o, mediante una convención particular, hasta la línea mediana donde los puntos son equidistantes entre los dos Estados, como sería el caso del archipiélago canario<sup>104</sup>. De igual manera, Marruecos define su zona contigua y su ZEE desde las líneas de base hasta una distancia de 24 y 200 millas náuticas respectivamente, o hasta la línea mediana aunque también se debe tener en cuenta que la delimitación debe efectuarse conforme a los principios de equidad del derecho internacional y mediante un acuerdo bilateral entre los Estados parte<sup>105</sup>.

Además, España suscribió, en 1983, un acuerdo de pesca con Marruecos que podría indicar que se está reconociendo, por parte de España, la soberanía de Marruecos en dichas aguas.

En el siguiente gráfico se puede apreciar el problema de la determinación de la mediana entre Canarias y la costa marroquí.

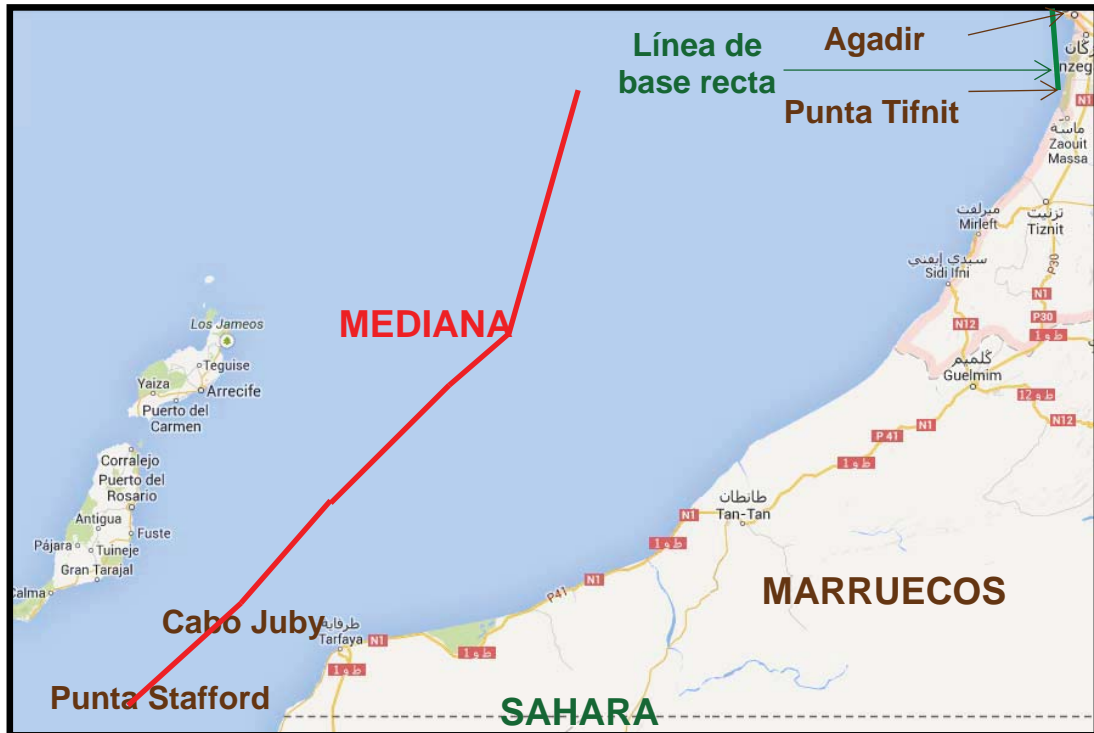
---

<sup>103</sup> GARCÍA PÉREZ Rafael, *Las prospecciones petrolíferas... Op.Cit.*

<sup>104</sup> Según lo dispuesto en el artículo 2 del decreto *Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 moharrem 1898 (2 Mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines.*

<sup>105</sup> Según lo dispuesto en el artículo 11 del decreto *Dahir n° 1-81-179 du 3 jornada II 1401 (8 avril 1981) portant promulgation de la loi n° 1-81 instituant une zone économique exclusive de 200 milles marines au large des côtes marocaines.*

**Gráfico 11. Delimitación de los espacios marítimos entre las islas Canarias y Marruecos.**



Fuente: Elaboración propia.

La postura española es la defensa de la equidistancia entre el territorio marroquí y las islas Canarias, que no de la equidad de las circunstancias pertinentes teniendo en cuenta la importancia relativa de los intereses de las partes, según el artículo 59 de UNCLOS<sup>106</sup>. De momento, no solamente no se ha llegado a acuerdo alguno, si no que Marruecos ha protestado por las prospecciones que está llevando a cabo Repsol en diversos puntos de lo que sería la parte que correspondería a España según su propuesta de

<sup>106</sup> UNCLOS, en su artículo 59 “Base para la solución de conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción en la zona económica exclusiva” expresa lo siguiente: “En los casos en que esta Convención no atribuya derechos o jurisdicción al Estado ribereño o a otros Estados en la zona económica exclusiva, y surja un conflicto entre los intereses del Estado ribereño y los de cualquier otro Estado o Estados, el conflicto debería ser resuelto sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto.



considerar la mediana como delimitación jurisdiccional entre los dos Estados de acuerdo al artículo 15 de la UNCLOS<sup>107</sup>.

La discusión reside en que España mantiene que se debe aplicar el criterio de la equidistancia mientras que Marruecos defiende que el continente genera una mayor ZEE que las islas.

El artículo 74<sup>108</sup> y 83<sup>109</sup> de UNCLOS sobre la delimitación, respectivamente, de la ZEE y la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente establecen que el objetivo es llegar a una solución equitativa, a la vez que deja a los Estados libertad para acordar la delimitación que consideren oportuna siempre que ésta se realice de acuerdo al derecho internacional.

La equidistancia, evidentemente, no tiene por qué responder al criterio de la equidad; por otra parte, llegar a un acuerdo en base al criterio de la equidad, sin definir claramente qué se debe comparar, no proporciona una solución al problema de la delimitación de los espacios marítimos. No obstante, los artículos 74 y 83 de UNCLOS proporcionan cierto margen para establecer los límites de la ZEE y la plataforma continental, siempre que se realice de acuerdo al derecho internacional. Así pues, una solución podría ser la aplicación del criterio de la equidistancia con las modificaciones

---

<sup>107</sup> El artículo 5 de la UNCLOS sobre “Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente” considera la línea media como el límite del mar territorial que se debe adoptar entre Estados con las costas enfrentadas salvo acuerdo en contra o cuando existan derechos históricos o circunstancias especiales.

<sup>108</sup> El artículo 74 punto 1 de UNCLOS sobre “Delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente” expresa: “La delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa”.

<sup>109</sup> El artículo 83 punto 1 de UNCLOS sobre “Delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente” expresa: La delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente se efectuará por acuerdo entre ellos sobre la base del derecho internacional, a que se hace referencia en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, a fin de llegar a una solución equitativa.

necesarias para llegar a un acuerdo que se considere equitativo. Es decir, que el criterio de la equidistancia podría ser la “línea de salida”.

No obstante, la discusión no debería contener dudas o planteamientos sobre la delimitación de las aguas correspondientes al Sahara Occidental en lo que se refiere a la explotación de los recursos marinos, toda vez que la Corte Internacional de Justicia de la Haya determinó, el 16 de octubre de 1975, que no existe ningún tipo de lazo en cuanto a la soberanía territorial del Sahara Occidental y el Reino de Marruecos o de Mauritania. Además, según lo expresado por el asesor jurídico de Naciones Unidas, aunque los contratos que pudiera realizar Marruecos para la explotación de los recursos marinos en las aguas del Sahara Occidental no serían ilegales en sí mismos, las actividades de exploración y explotación que se llevaran a cabo sin atender a los intereses y deseos del pueblo del Sáhara Occidental infringirían los principios jurídicos internacionales aplicables a las actividades relacionadas con los recursos minerales en los territorios no autónomos<sup>110</sup>.

A pesar de lo expuesto anteriormente, Marruecos ha concedido numerosas licencias para realizar exploraciones petrolíferas a lo largo de su costa y de la del Sahara Occidental y, particularmente, en la zona de Tarfaya (Marruecos) donde operan, al menos, cinco sociedades petroleras<sup>111</sup>. De

---

<sup>110</sup> Consejo de Seguridad de Naciones Unidas S/2002/161 de 12 de febrero de 2002: Carta de fecha 29 de enero de 2002 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico”.

<sup>111</sup> Según datos recabados de la *Office National des Hydrocarbures et des Mines* (ONHYM) de Marruecos, las siguientes sociedades petroleras que cuentan con licencias *offshore* y *onshore*:

- 4 grandes sociedades: Total, Shell, Conoco-Phillips, Eni.
- 13 súper independientes: Repsol, Statoil-Hydro, Maersk, Petrocanada, Anadarko, EOG Resources, Kosmos, Genting Oil, Tethys, Hunt Oil, Wintershall, Energy Africa (Tullow), Keer Mc Gee, Enterprise.
- 36 independientes: MPE, Dana, Gas Natural, Croscos, Oil & Gas, Circle Oil, Cabre, Transatlantic, Direct, Anschutz, Longe, GBP, PEL, Island Oil & Gas, Longreach, Canamens, Teredo, San Leon, Serica, DVM, Eastern, MND, Heyco, Stratic, Energy Corp, Samir, Sphere, Vanco, Taurus, Lasmo, Lonestar, Pathfinder, East West, Nautical, Barrus, Pura Vida.

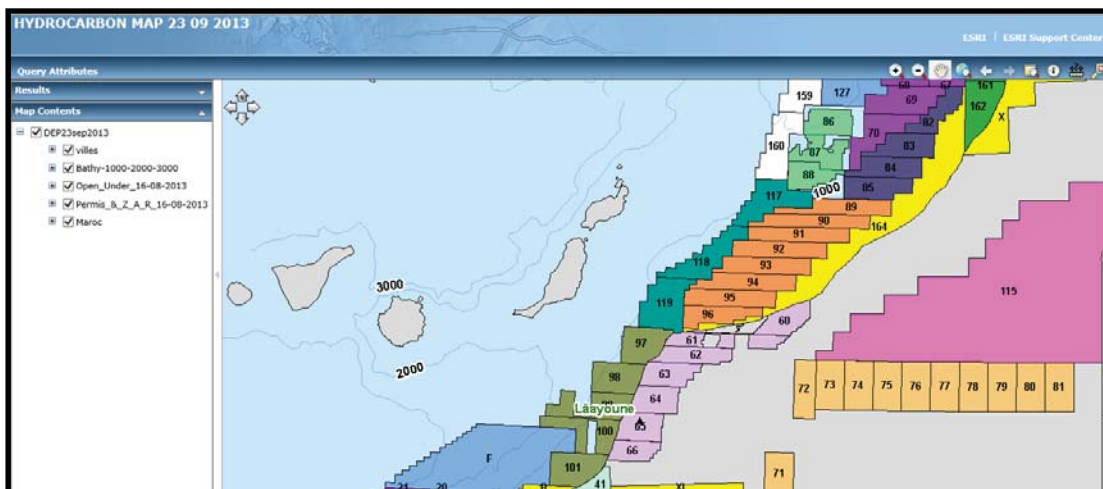
Según datos de la ONHYM de diciembre de 2013, de entre todas ellas, cinco cuentan con licencias para la zona de Tarfaya (Marruecos).

esta manera, Marruecos estaría señalando, de modo indirecto, su soberanía en lo que sería la parte que le corresponde de la mediana con Canarias y en la parte correspondiente al Sahara Occidental.

Además, Marruecos ha protestado por las prospecciones en la parte que le correspondería a España, señalando, de este modo, su pretensión de extender sus límites jurisdiccionales más allá de la mediana.

En el siguiente gráfico se puede apreciar la extensión marina en la cual Marruecos ha concedido licencias para la exploración petrolífera.

### Gráfico 12. Licencias concedidas por Marruecos para la exploración *offshore* y *onshore*.



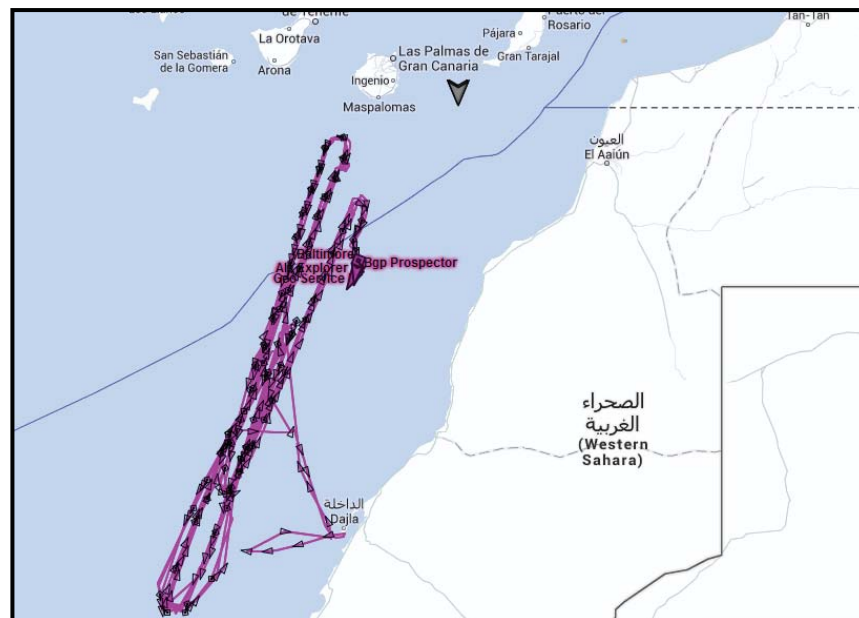
Fuente: *Office National des Hydrocarbures et des Mines* (ONHYM) (datos extraídos en abril de 2013).

Por otra parte, Marruecos ha contratado buques de exploración sísmográfica<sup>112</sup> para realizar trabajos de exploración petrolífera dentro y fuera de sus aguas jurisdiccionales. Este es el caso del grupo de barcos que

<sup>112</sup> Los buques de exploración sísmográfica se emplean para los trabajos de exploración petrolífera ya que la tecnología necesaria para este tipo de trabajos es la misma. En la página web de los buques de exploración sísmográfica figura el empleo de éstos por las compañías petrolíferas.

estuvieron realizando este tipo de trabajos a finales del mes de mayo de 2014 en una zona al oeste del Sahara entre 30 y 80 millas náuticas aproximadamente y realizando trabajos de exploración en tramos de unas 100 millas náuticas en dirección nor-nordeste y sur-sudeste desde la altura de Villa Cisneros (Sahara occidental), tramos que después resultaron ser mayores llegando incluso hasta 30 millas náuticas al sur de la isla de Gran Canaria, tal y como se aprecia en el siguiente gráfico<sup>113</sup>.

**Gráfico 13. Derrotas realizadas por el buque de exploración sismográfica “BGP Prospector” y sus buques de apoyo en el periodo 18-31 de mayo de 2014.**



Fuente: [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)

<sup>113</sup> Este ha sido el caso del buque de investigación sismográfica “BGP Prospector” que iba acompañado del buque de aprovisionamiento “Geo Service I” y de los buques de apoyo “Alk Explorer” y “Baltimore”. Los datos de sus posiciones, derrotas y velocidad de trabajo se han obtenido de fuentes abiertas como [www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com) y [www.localizatodo.com](http://www.localizatodo.com)

En el gráfico se aprecia que la derrota realizada por el buque “BGP Prospector” no responde a un “paso inocente<sup>114</sup>” por aguas de jurisdicción españolas siendo, evidentemente, una derrota asociada a trabajos de exploración si disponer de la autorización necesaria. La realización de este tipo de trabajos requiere de la autorización del Estado ribereño de acuerdo a lo expresado en los artículos de UNCLOS sobre la plataforma continental<sup>115</sup> y la investigación científica marina<sup>116</sup>. Un Estado solamente puede realizar investigación científica marina sin autorización del Estado ribereño cuando los trabajos se realicen fuera de la ZEE<sup>117</sup>. Por lo tanto, con este proceder, Marruecos estaría o en contra del derecho internacional o señalando su pretensión de extender sus límites jurisdiccionales más allá de la mediana.

Esta pretensión marroquí de extender sus límites jurisdiccionales más allá de la mediana queda patente en la nota emitida por el gobierno marroquí ante lo que entendía como una decisión unilateral de España la concesión, a la compañía REPSOL, de las licencias para realizar las exploraciones petrolíferas a levante de Fuerteventura y Lanzarote. En esta nota se expresaba lo siguiente:

---

<sup>114</sup> El apartado 2 del artículo 19 “Significado de paso inocente” de UNCLOS relaciona las actividades que van en contra del “paso inocente” entre las que se encuentra la realización de actividades de investigación según se expresa en el apartado 2.j): “La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;”

<sup>115</sup> Según lo expresado en el apartado 2 del artículo 77 “Derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental” de UNCLOS: “Los derechos a que se refiere el párrafo 1 son exclusivos en el sentido de que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado”.

<sup>116</sup> Según lo expresado en el apartado 2 del artículo 246 “Investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental” de UNCLOS: “La investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se realizará con el consentimiento del Estado ribereño”.

<sup>117</sup> Según lo expresado en el Artículo 257 “Investigación científica marina en la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva” de UNCLOS: “Todos los Estados, cualquiera que sea su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho, de conformidad con esta Convención, a realizar actividades de investigación científica marina en la columna de agua más allá de los límites de la zona económica exclusiva”.

*“... selon le Droit International coutumier, le Maroc exerce des droits souverains sur son plateau continental – qui s’étend bien au-delà de la ligne médiane – en tant que prolongement de son territoire sous la mer, aux fins de l’exploration et de l’exploitation de ses ressources naturelles.”<sup>118</sup>*

Ante esta situación, hay quien apunta soluciones compartidas, como el establecimiento de una zona de desarrollo conjunta marroquí-española, como concluye Felipe Baeza Betancort:

*“...la solución ideal sería la sugerida por el profesor Lahlou en el Simposio celebrado en Mekinés en el mes de enero de 2005, donde propuso la creación de una «Joint Development Zone», que sería, como dijo dicho autor, «una fórmula experimental de cooperación marroco-española », idea que ha sido reiterada en 2012 por el ministro marroquí Sr. Otmani. Se trata de una fórmula que ha funcionado en numerosos casos, que permitiría a España condicionar la prospección y futura explotación a la aplicación de las medidas de seguridad medioambiental más exhaustivas, y que podría servir, de paso, para relegar a un nivel marginal el problema de delimitación de nuestros espacios marítimos...”<sup>119</sup>*

Finalmente, Marruecos, mediante un escrito presentado ante las Naciones Unidas en marzo de 2015, ha protestado por la pretensión española de ampliación de la plataforma continental y por la declaración unilateral de la Ley 44/2010 de aguas canarias y, en relación con estas

---

<sup>118</sup> Embajada del Reino de Marruecos, *Note sur les relations bilaterales royaume du Maroc-Iles Canaries*, BJ/SRA, Madrid, Avril 2012, p22.

<sup>119</sup> BAEZA BETANCORT Felipe, *La delimitación de los espacios marítimos entre las Islas Canarias y Marruecos*, Anuario de Estudios Atlánticos, núm. 59, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2013, p893.

declaraciones, ha recordado la necesidad de atenerse a la regla de la equidad formulada en los artículos 83 y 74 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982.<sup>120</sup>

Como conclusión de este capítulo, España, al igual que el resto de países con costas adyacentes, se encuentra con varios litigios de difícil solución y, además, no dispone de una legislación nacional unificada sobre sus espacios marítimos y la delimitación de competencias tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

Esta conclusión está de acuerdo con lo que Felipe Baeza Betancort afirma:

*“Pues bien, Canarias tiene tres problemas en relación con sus espacios marítimos: Uno es el de la definición de su Zona Económica Exclusiva y de su Plataforma Continental; otro, el de su delimitación con los correspondientes espacios de los Estados vecinos; y el otro, el de la extensión de las competencias de su Comunidad Autónoma a los espacios marítimos próximos a las islas e islotes del Archipiélago”.*<sup>121</sup>

Este problema sobre la determinación de los límites y derechos de nuestros espacios marítimos para la defensa de los intereses nacionales, tanto en el plano nacional como en el internacional, tiene, lógicamente, derivadas en la actuación del Estado en la mar. La solución, para ordenar este asunto, podría abordarse de una manera integral y única si existiese un órgano impar que dispusiese de la capacidad de decisión y ejecución de toda la política marítima.

---

<sup>120</sup> The permanent mission of the kingdom of Morocco to the United Nations, NV/ATL/Nº/114/2015, 10 March 2015.

<sup>121</sup> BAEZA BETANCORT Felipe, *Canarias y...*, Ob. Cit., p77.







## **CAPÍTULO II**

# **LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LAS AGUAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO**





## **CAPÍTULO II**

### **LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LAS AGUAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO**

La Administración española dispone de trece departamentos ministeriales, nueve de los cuales se encuentran directamente relacionados con los asuntos de la mar y con competencia en ellos, a saber: Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación; Ministerio de Defensa; Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas; Ministerio del Interior; Ministerio de Fomento; Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Ministerio de Empleo y Seguridad Social; Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Ministerio de Economía y Competitividad. Los cuatro restantes –Ministerio de Justicia; Ministerio de Industria, Energía y Turismo; Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad; y Ministerio de la Presidencia – mantienen una relación indirecta derivada de las incidencias que surgen en este ámbito. Además, la Comunidad Autónoma de Canarias también tiene competencias en el ámbito marítimo.

Por otra parte, ocho de estos nueve ministerios implicados en los asuntos de la mar –se exceptúa al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte– disponen de medios marítimos y navales para su actuación ante incidencias en la mar.

Esta dispersión de competencias y medios marítimos y navales dificulta la actuación eficaz y la gestión eficiente de los recursos del Estado en los incidentes en la mar.

Al objeto de analizar la eficiencia de la organización y determinar las redundancias innecesarias es preciso conocer el detalle de las responsabilidades de cada Ministerio en el ámbito marítimo.

Así, en este capítulo se expondrán las competencias de cada Ministerio en la mar al objeto de determinar las áreas en las cuales existe cooperación

y, por lo tanto, solape o redundancia de competencias y medios marítimos y navales.

Además, también se presentará, de forma resumida, la necesidad de diferencias entre *maritime safety* y *maritime security* para el análisis del ámbito marítimo.

## **2.1. LAS COMPETENCIAS DE LOS MINISTERIOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS.**

En España, son muchos los actores que tienen relación con los asuntos de la mar, a saber: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas; Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación; Ministerio de Fomento; Ministerio de Empleo y Seguridad Social; Ministerio de Educación, Cultura y Deporte; Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Ministerio de Economía y Competitividad; Ministerio del Interior; Ministerio de Defensa; Comunidades autónomas; navieras; armadores y, finalmente, algunas organizaciones no gubernamentales (ONG).

De todos ellos, a continuación se analizarán los que, dentro de la Administración General del Estado (AGE), tienen competencias y responsabilidades en la mar y, concretamente, en las diferentes zonas jurisdiccionales marítimas españolas. De cada actor, se analizarán solamente las competencias relativas a la mar y se tendrá en cuenta si emplean medios marítimos o navales para el desarrollo de sus funciones.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las competencias de los diferentes Ministerios se solapan y que, por ello, se debe entender que se asumen y desarrollan en coordinación y sin perjuicio de aquellas que corresponden a otros departamentos ministeriales.

Así, la ley 14/2014, de 25 de julio, de navegación marítima, asigna responsabilidades a la Administración Marítima para condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles pudiendo, también, ser

adoptadas estas medidas los Ministerios competentes cuando sea necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.

### **2.1.1. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (MINHAP).**

El Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas es responsable de la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de hacienda pública, de presupuestos y de gastos, además del resto de competencias y atribuciones que le confiere el ordenamiento jurídico<sup>122</sup>. Este Ministerio ejerce sus atribuciones a través de los siguientes órganos superiores y directivos<sup>123</sup>:

- La Secretaría de Estado de Hacienda.
- La Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos.
- La Secretaría de Estado de Administraciones Públicas.
- La Subsecretaría de Hacienda y Administraciones Públicas.

En la Secretaría de Estado de Hacienda se encuentra adscrita la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT). La AEAT tiene encomendada la aplicación efectiva del sistema tributario estatal y aduanero, así como de aquellos recursos de otras Administraciones Públicas nacionales o de la Unión Europea cuya gestión se le encomiende por ley o por convenio<sup>124</sup>. Para realizar sus funciones, esta agencia desarrolla, entre otras, las siguientes actividades:

- La gestión aduanera y la represión del contrabando.

---

<sup>122</sup> Real Decreto 1823/2011, de 21 de diciembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales.

<sup>123</sup> Real Decreto 256/2012, de 27 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

<sup>124</sup> De acuerdo con la información institucional difundida en la página web de la AEAT [http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio\\_es\\_ES/La\\_Agencia\\_Tributaria/Informacion\\_institucional/Informacion\\_institucional.shtml](http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio_es_ES/La_Agencia_Tributaria/Informacion_institucional/Informacion_institucional.shtml)

- La colaboración en la persecución de determinados delitos, entre los que destacan los delitos contra la Hacienda Pública y los delitos de contrabando.

La AEAT cuenta con un “Departamento de aduanas e impuestos especiales” con responsabilidades y cometidos en el ámbito marítimo. Este Departamento se encarga<sup>125</sup>, entre otras funciones, de:

- La dirección, planificación y coordinación del ejercicio de las funciones que corresponden a la agencia con relación al resguardo fiscal y aduanero del Estado.
- La dirección de las tareas encaminadas al descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los delitos e infracciones de contrabando.
- La dirección y coordinación de las actividades de inteligencia dirigidas al descubrimiento del contrabando y de las operaciones que puedan afectar a la seguridad de la cadena logística.
- La dirección, planificación y control del mantenimiento de los medios navales, aéreos, de radiocomunicaciones, electrónicos y mecánicos, así como el análisis y control del nivel de operatividad de la flota aeronaval y de los medios técnicos especiales empleados por las unidades operativas en la represión del fraude aduanero y contrabando.

El departamento de aduanas e impuestos especiales cuenta con la División Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA), que dispone de dos Subdirecciones Generales –una de operaciones y una de logística–, y que tiene las siguientes funciones:

---

<sup>125</sup> De acuerdo con la información institucional reflejada en el “organigrama de la AEAT” de la página web de la AEAT [http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio\\_es\\_ES/La\\_Agencia\\_Tributaria/Informacion\\_institucional/Informacion\\_institucional.shtml](http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio_es_ES/La_Agencia_Tributaria/Informacion_institucional/Informacion_institucional.shtml)

- El descubrimiento, persecución y represión en todo el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos e infracciones de contrabando.
- Ejercicio de las funciones de Resguardo Fiscal y Aduanero.
- La actuación en materia de inspección, investigación y control que les sean encomendadas por la Subdirección General de Inspección e Investigación y la participación en misiones de investigación de otras Áreas de la AEAT.
- Selección de los medios técnicos especiales necesarios para el cumplimiento de las actividades operativas, barcos, aviones, inteligencia electrónica y otros medios materiales utilizables en la represión del fraude aduanero y contrabando.
- Actuaciones en materia de blanqueo de capitales, control de cambios, así como la persecución, investigación y descubrimiento de la economía sumergida, en coordinación con los órganos competentes.
- Prestación de servicios en el área de comunicaciones al resto del Departamento.

En resumen, el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, a través de su estructura, es el responsable del resguardo fiscal del Estado, de la represión del fraude aduanero y de la lucha contra el contrabando, todo ello dentro de las aguas de jurisdicción nacional.

### **2.1.2. Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (MAEC).**

El Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación se encarga<sup>126</sup> de planificar, dirigir, ejecutar y evaluar la política exterior del Estado y la política

---

<sup>126</sup> De acuerdo con el Real Decreto 342/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

de cooperación, prestando especial atención a las relacionadas con la Unión Europea y con Iberoamérica, y coordinar y supervisar todas las actuaciones que en estos ámbitos realicen los restantes Departamentos y Administraciones Públicas.

Además, el MAEC debe fomentar las relaciones económicas, culturales y científicas internacionales; participar en la propuesta y aplicación de las políticas migratorias y de extranjería; fomentar la cooperación transfronteriza e interterritorial; proteger a los españoles en el exterior, y preparar, negociar y tramitar los Tratados Internacionales de los que España sea parte.

Para el desarrollo de sus funciones, el MAEC se estructura en los siguientes órganos superiores y directivos<sup>127</sup>:

- La Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores.
- La Secretaría de Estado para la Unión Europea.
- La Secretaría de Estado de Cooperación Internacional y para Iberoamérica.
- La Subsecretaría de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
- La Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales.
- La Dirección General de Medios y Diplomacia Pública.
- La Oficina de Información Diplomática, con rango de dirección general.

Entre estos órganos, a continuación se nombran los que tienen relación con la actuación del Estado en la mar detallando los cometidos relacionados.

La Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores es la responsable directa de la formulación y ejecución de la política exterior en sus planteamientos y objetivos globales, así como en su concreción para las distintas áreas geográficas y temáticas. Entre otras atribuciones, ejerce la

---

<sup>127</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 342/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (BOE 36).



coordinación y seguimiento de la participación de España en la Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión Europea; la formulación y ejecución de la política exterior en relación con el sistema de las Naciones Unidas; los asuntos internacionales de terrorismo, seguridad internacional, desarme y derechos humanos, y la gestión de las contribuciones a organismos internacionales.

La Secretaría de Estado para la Unión Europea es el órgano superior responsable de la formulación y ejecución de la política de España en el ámbito de la Unión Europea. Asimismo, coordina las actuaciones de otras Administraciones públicas en la Unión Europea, e imparte instrucciones al Embajador Representante Permanente de España ante la Unión Europea.

La Subsecretaría de Asuntos Exteriores y de Cooperación es a la que le corresponde, entre otras responsabilidades, la preparación, tramitación, seguimiento y depósito de los tratados internacionales de los que España sea parte; la formulación y ejecución de la política exterior de España en los ámbitos de extranjería.

Así pues, el MAEC tiene competencias más allá de las aguas de jurisdicción españolas toda vez que es responsable de las políticas y contribuciones internacionales. Si bien no dispone de medios marítimos, su participación en este ámbito es relevante para la defensa de los intereses nacionales, para lo cual recaba la participación de los demás Ministerios.

### **2.1.3. Ministerio de Fomento.**

En relación al ámbito marítimo, dentro de las competencias del Ministerio de Fomento se encuentra la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras del transporte marítimo, de competencia estatal; el control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte; el impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geofísica y cartografía; y la planificación y

programación de las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios mencionados<sup>128</sup>.

Para ello, el Ministerio de Fomento se estructura en los siguientes órganos, con dependencia directa del Ministro: la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y la Subsecretaría de Fomento. Además, entre las entidades y entes públicos adscritos al Ministerio se encuentran los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades portuarias.

Dentro de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda se encuentra la Secretaría General de Transporte de la que dependen la Dirección general de la Marina Mercante y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, con las siguientes atribuciones:

**a) Dirección General de la Marina Mercante (DIMAMER).**

La Dirección General de Marina Mercante, que depende de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, en los términos establecidos en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la marina mercante.

De acuerdo con el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, y en relación con el empleo de los medios y recursos marítimos, le corresponden las siguientes funciones:

- La ordenación y control del tráfico marítimo; el auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución y control de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y el

---

<sup>128</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

salvamento de la vida humana en la mar; la coordinación de las emergencias marítimas.

- La prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de buques, embarcaciones y plataformas fijas, así como la limpieza de las aguas marinas.
- La coordinación de la actividad internacional de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en lo relacionado con la Comunidad Europea y la Organización Marítima Internacional.
- La dirección, coordinación y control de las capitanías marítimas, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Fomento y en coordinación con ellos.

**b) Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).**

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es una entidad pública empresarial que está adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Su misión consiste en proporcionar servicios de rescate, búsqueda y salvamento marítimo; prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y control del tráfico marítimo. Para ello, se adscriben a esta Entidad: los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad actualmente adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante.

Así pues, al Ministerio de Fomento le corresponde ejercer el control, la ordenación y la regulación del transporte marítimo en las aguas de jurisdicción nacionales y proporcionar los servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo en las zonas de responsabilidad asignadas a España a estos efectos.

#### 2.1.4. Ministerio del Interior.

En relación con los asuntos de la mar, al Ministerio del Interior le corresponden el mando superior y la dirección y coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; el ejercicio de las competencias que, en el ámbito policial, le atribuye la legislación vigente en materia de extranjería; el régimen de asilo, refugio, régimen de apátridas y protección a desplazados; el ejercicio de las competencias legalmente atribuidas sobre protección civil<sup>129</sup>.

Para llevar a cabo sus funciones, el Ministerio del Interior se estructura en los siguientes órganos superiores y directivos:

a) La Secretaría de Estado de Seguridad, de la que dependerán los siguientes órganos directivos:

- La Dirección General de la Policía.
- La Dirección General de la Guardia Civil.
- La Secretaría General de Instituciones Penitenciarias.
- La Dirección General de Relaciones Internacionales y Extranjería.

b) La Subsecretaría del Interior, de la que dependerán los siguientes órganos directivos:

- La Secretaría General Técnica.
- La Dirección General de Política Interior.
- La Dirección General de Tráfico.
- La Dirección General de Protección Civil y Emergencias.
- La Dirección General de Apoyo a Víctimas del Terrorismo.

---

<sup>129</sup> Estas responsabilidades se encuentran detalladas en el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) tienen como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana mediante el desempeño de sus funciones<sup>130</sup>. Por ello, las FCSE –Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía– también desarrollan sus funciones en las aguas jurisdiccionales nacionales.

**a) Guardia Civil (GC).**

La Dirección General de la Guardia Civil cuenta con una Dirección Adjunta Operativa (DAO), de la cual depende el Mando de Operaciones. Este Mando de Operaciones dispone de una Jefatura Fiscal y de Fronteras a la cual le corresponde organizar y gestionar el resguardo fiscal del Estado, las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando, el narcotráfico y demás tráficos ilícitos en el ámbito de las funciones encomendadas a la Guardia Civil por la normativa vigente, así como la custodia y vigilancia de las costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial y, en este ámbito, el control de la inmigración irregular. De tal manera que la Guardia Civil es una institución que colabora con el MINHAP para garantizar el resguardo fiscal y la represión de los delitos e infracciones de contrabando y el fraude aduanero, toda vez que la Guardia Civil tiene asignados los cometidos de organizar y gestionar estas asuntos y el MINHAP es el responsable de la dirección, planificación y coordinación de los mismos.

Por otra parte, la Guardia Civil debe ejercer sus funciones, entre otros ámbitos, en el mar territorial<sup>131</sup> y en una extensión de dicho mar que será

---

<sup>130</sup> Según lo dispuesto en el artículo 11 sobre las funciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

<sup>131</sup> De acuerdo con el apartado 2.b) del artículo 11 de la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

determinada por el Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Defensa y de Interior<sup>132</sup>.

Al objeto de desarrollar dichas funciones se crea, en 1991, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, cuyo mando superior corresponde al Ministro del Interior. Este Servicio Marítimo ejercerá sus funciones en las aguas marítimas españolas hasta el límite exterior del mar territorial determinado en la legislación vigente y excepcionalmente, fuera del mar territorial, de acuerdo con lo que se establece en los Tratados Internacionales vigentes<sup>133</sup>. Además, realizará funciones de carácter militar, correspondiendo al Gobierno o, en su caso al Ministro de Defensa, la determinación de las misiones de carácter militar que deba prestar la Guardia Civil en las aguas marítimas españolas.

Respecto a la organización, procedimientos y medios del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, son los Ministerios del Interior y de Defensa conjuntamente los que deben determinar la organización territorial, los procedimientos normativos, el tipo de embarcaciones y las armas más adecuadas al desempeño de las funciones<sup>134</sup>.

Así, la Guardia Civil desarrolla sus funciones en el mar territorial y, además, lo hará en la zona contigua para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en el territorio nacional o en nuestro mar territorial, de acuerdo al artículo 33 de UNCLOS.

Además, la Guardia Civil cuenta con un Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CCVMF), que actúa como órgano de asesoramiento y coordinación de la DAO. El CCVMF desarrolla sus

---

<sup>132</sup> Según el apartado 5 de la disposición adicional tercera de la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

<sup>133</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 246/1991, de 21 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

<sup>134</sup> Según la disposición final primera de la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

cometidos a través de cuatro Centros Regionales de Vigilancia Marítima (CRVM), a saber: CRVM del Mediterráneo, Estrecho, Cantábrico y Atlántico. Los cometidos principales del CCVMF son:

- a) Coordinar las actuaciones a nivel nacional en el ámbito de competencias de la Guardia Civil.
- b) Ser el Punto de Contacto con los Organismos nacionales e internacionales cuyas actividades tengan relación con el medio marítimo en el ámbito de competencias de la Guardia Civil.
- c) Efectuar análisis de riesgos relativos a vigilancia marítima de costas y fronteras.
- d) Coordinar el empleo de los diferentes medios y especialidades de la Guardia Civil cuando éstos actúen en la vigilancia marítima de costas y fronteras ante emergencias, operaciones conjuntas o situaciones que requieran una rápida toma de decisiones.

Los Centros Regionales de vigilancia marítima de costas y fronteras tienen como función la coordinación en su ámbito territorial del empleo de los diferentes medios y especialidades de la Guardia Civil en dicho ámbito.

Así, la Guardia Civil dispone del CCVMF para coordinar sus actuaciones en el ámbito marítimo y para coordinar sus actividades con el resto de organismos e instituciones con responsabilidades en la mar.

Además, la Guardia Civil cuenta con la “Autoridad de coordinación” creada por acuerdo de Consejo de Ministros por medio de la ORDEN PRE/3108/2006, de 10 de octubre, para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias. Dicha autoridad dispone de un “Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC)” para el desarrollo de sus funciones:

- Proponer nuevas operaciones o procedimientos conforme lo exija el cambio en la situación de los flujos de inmigración ilegal en Canarias, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente corresponden a los distintos Organismos e instituciones del Estado implicados.

- Coordinar la actuación de todos los medios implicados en actuaciones relacionadas con la inmigración ilegal.
- Asignar zonas de acción y cometidos específicos a los medios que intervienen, de acuerdo con sus responsabilidades, especialidades y cometidos.
- Solicitar, en caso necesario, el refuerzo de medios.
- Comprobar la efectividad de las operaciones en curso.
- Coordinar a todas las autoridades y organismos implicados.

Queda fuera del ámbito de sus competencias todo lo relacionado con la actuación administrativa referida a la identificación de los inmigrantes, su repatriación o su traslado a Centros de Internamiento fuera de las islas Canarias.

Así, el CCRC, dentro del cual se integra el Centro de Coordinación y Control de FRONTEX<sup>135</sup> (FCCC), se constituye como el Centro de Situación y seguimiento en la gestión de fronteras marítimas en Canarias y del control de la inmigración ilegal en las islas.

#### **b) Cuerpo Nacional de Policía.**

El Cuerpo Nacional de Policía (CNP) tiene, en todo el territorio nacional, funciones exclusivas entre las que figuran las siguientes<sup>136</sup>:

- El control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros.

---

<sup>135</sup> FRONTEX es la agencia europea para la gestión de las fronteras exteriores.

<sup>136</sup> Según lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/86, de 13 de Marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.



- Las previstas en la legislación sobre extranjería, refugio y asilo, extradición, expulsión, emigración e inmigración.
- La investigación y persecución de los delitos relacionados con la droga.
- Colaborar y prestar auxilio a las Policías de otros países, conforme a lo establecido en los Tratados o Acuerdos Internacionales sobre las Leyes, bajo la superior dirección del Ministerio del Interior.

El CNP no dispone de medios marítimos para el desarrollo de sus funciones, teniendo que recurrir al apoyo de otros ministerios para ello. De tal manera que su ámbito de actuación, con el apoyo de otros Ministerios, serán los espacios de jurisdicción nacionales y, además, las aguas internacionales cuando colabore con otros países en materia policial.

#### **2.1.5. Ministerio de Empleo y Seguridad Social (MESS).**

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social es el encargado de realizar la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de empleo y de Seguridad Social, así como el desarrollo de la política del Gobierno en materia de extranjería, inmigración y emigración. Este Ministerio se estructura en los siguientes órganos superiores: la Secretaría de Estado de Empleo y la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, estando adscrita a esta última el Instituto Social de la Marina<sup>137</sup>.

El Instituto Social de la Marina (ISM) es una entidad de derecho público de ámbito nacional, con personalidad jurídica propia, cuya misión es la protección social integral a los trabajadores del mar mediante la formación marítima y sanitaria, la atención sanitaria -preventiva en tierra y asistencial a bordo y en el extranjero-, y la gestión de su Régimen Especial de Seguridad Social. Entre las actividades llevadas a cabo por el ISM destacan por su

---

<sup>137</sup> Real Decreto 343/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

impacto las que se prestan a los trabajadores embarcados, a través de sus dos buques asistenciales: Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, en los aspectos sanitario, marítimo y de salvamento.

Así, el ISM desarrolla sus cometidos allá donde se encuentren faenando buques de bandera española, ya sea dentro de nuestras aguas de jurisdicción o en alta mar.

#### **2.1.6. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (MCU).**

En relación con el ámbito marítimo, al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (MCU) le corresponde la promoción, protección y difusión del patrimonio histórico español y, en relación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, las relaciones internacionales en materia de cultura<sup>138</sup>.

Para llevar a cabo sus funciones, el MCU se estructura en los siguientes órganos superiores: la Secretaría de Estado de Educación, Formación Profesional y Universidades, y la Secretaría de Estado de Cultura.

La Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) –dependientes de la Secretaría de Estado de Cultura –, las Comunidades Autónomas y las Universidades son las encargadas de desarrollar el Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático elaborado por el Ministerio de Cultura y aprobado en Consejo de Ministros el 30 de noviembre de 2007.

Así, el MCU desarrolla sus funciones también en el ámbito marítimo en las zonas de jurisdicción nacional donde existan yacimientos arqueológicos subacuáticos.

---

<sup>138</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 257/2012, de 27 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

**2.1.7. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA).**

En relación con el ámbito marítimo, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente le corresponde la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de recursos pesqueros y de medio ambiente<sup>139</sup>.

Para el desarrollo de sus funciones, este departamento dispone de los siguientes órganos superiores y directivos, dependientes directamente del Ministro:

- a) La Secretaría de Estado de Medio Ambiente.
- b) La Subsecretaría de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- c) La Secretaría General de Agricultura y Alimentación, con rango de Subsecretaría.
- d) La Secretaría General de Pesca, con rango de Subsecretaría.

Este Ministerio dispone, como órgano superior, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente que, bajo la dependencia del Ministro, dirige y coordina la ejecución de las competencias que corresponden a este departamento. Le corresponde asimismo, la definición, propuesta y ejecución de las políticas del ministerio referentes a la protección del medio natural sin perjuicio de las competencias de la Secretaría General de Agricultura y Alimentación y de la Secretaría General de Pesca en la materia, la biodiversidad, la conservación y uso sostenible de los recursos naturales y su adecuada preservación y restauración; la conservación de la fauna, la flora, los hábitat y los ecosistemas naturales en el medio terrestre y marino, así como la integración de las consideraciones territoriales, ambientales y ecológicas en las actuaciones de su competencia.

---

<sup>139</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Entre otras funciones, corresponde a la Secretaría General de Pesca el ejercicio de las competencias propias del departamento sobre planificación y ejecución de la política en materia de pesca marítima en aguas exteriores y acuicultura, de ordenación básica del sector pesquero y la participación en la planificación de la política de investigación en materia de pesca.

Asimismo, ejercerá las funciones relativas a los acuerdos pesqueros de la Unión Europea con terceros países, las derivadas de la participación de España, por sí o en el seno de la delegación de la Unión Europea, en organizaciones internacionales de pesca y la cooperación internacional en asuntos pesqueros y acuícolas en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación. Le corresponde, igualmente, la determinación de la posición española ante la Unión Europea en las materias referidas.

De tal manera que el MAGRAMA tiene competencias en las aguas de jurisdicción españolas e internacionales a efectos de ordenación del sector pesquero y de investigación en materia de pesca.

#### **2.1.8. Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO).**

Corresponde al Ministerio de Economía y Competitividad la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia económica y de reformas para la mejora de la competitividad, de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación en todos los sectores, la política comercial y de apoyo a la empresa, así como el resto de competencias y atribuciones que le confiere el ordenamiento jurídico<sup>140</sup>.

Para realizar sus funciones, este Ministerio se estructura en los siguientes órganos superiores:

---

<sup>140</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 345/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Economía y Competitividad y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

- a) La Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa.
- b) La Secretaría de Estado de Comercio.
- c) La Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación.

La Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación ejerce las funciones, en el ámbito de sus competencias, en materia de investigación científica y técnica, desarrollo e innovación, incluyendo la dirección de las relaciones internacionales en esta materia y la representación española en programas, foros y organizaciones internacionales y de la Unión Europea de su competencia.

Se adscriben al Ministerio de Economía y Competitividad, a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación, diversos organismos públicos de investigación<sup>141</sup>, entre los cuales se encuentra el Instituto Español de Oceanografía (IEO), que se dedica a la investigación en ciencias del mar, especialmente en lo relacionado con el conocimiento científico de los océanos, la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el medio ambiente marino; y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)<sup>142</sup> cuyo objetivo fundamental es desarrollar y promover investigaciones en beneficio del progreso científico y tecnológico, entre la que se encuentra la investigación en aguas del Océano Atlántico.

---

<sup>141</sup> Se adscriben al Ministerio de Economía y Competitividad, a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación: el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Instituto de Salud Carlos III, el Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (INIA), el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el Instituto Geológico y Minero de España (IGME).

<sup>142</sup> El CSIC es la mayor institución pública dedicada a la investigación en España y la tercera de Europa. Está adscrita al Ministerio de Economía y Competitividad, a través de la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación y está abierta a la colaboración con entidades españolas y extranjeras. Su misión es el fomento, coordinación, desarrollo y difusión de la investigación científica y tecnológica, de carácter pluridisciplinar, con el fin de contribuir al avance del conocimiento y al desarrollo económico, social y cultural, así como a la formación de personal y al asesoramiento de entidades públicas y privadas en esta materia.

Así, el MINECO desarrolla sus cometidos en las aguas de jurisdicción españolas y, además, en la alta mar en lo que respecta al conocimiento científico de los océanos para realizar la evaluación de los stocks explotados por las pesquerías lejanas españolas.

### **2.1.9. Ministerio de Defensa (MINISDEF).**

Corresponde al Ministerio de Defensa el ejercicio de todas las competencias y atribuciones que le confiere el ordenamiento jurídico como órgano encargado de la ordenación, coordinación y ejecución de las directrices generales del Gobierno sobre política de defensa.

Este Ministerio dispone, como órgano superior, de la Secretaría de Estado de Defensa, así como de los demás previstos en el ordenamiento jurídico y, de forma específica, en la legislación sobre organización militar.

En el Ministerio de Defensa se integran las Fuerzas Armadas, de forma que el conjunto de la organización adquiera la necesaria vertebración para posibilitar la ejecución eficaz de la política de defensa y de la política militar.

Las Fuerzas Armadas, como instrumento de la acción del Estado, actúan en diversos escenarios contribuyendo tanto a la seguridad nacional como al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales.

La Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, establece el principio de la acción conjunta como el fundamento de eficacia en el empleo de las Fuerzas Armadas, a las que considera como una entidad única e integradora de las distintas formas de acción del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire sin que éstos vean mermada su especificidad. Por ello define una organización básica de las Fuerzas Armadas estableciendo la existencia de dos estructuras, una orgánica orientada a la preparación de la Fuerza y otra operativa para su empleo en los cometidos que le sean asignados. Para alcanzar el funcionamiento de ambas estructuras con criterios de eficacia y economía de medios, se unifican los servicios cuyos cometidos no deban ser exclusivos de un

Ejército y se organizan de manera centralizada la logística común y la adquisición de recursos.

En lo que respecta al ámbito marítimo, la ley Orgánica 5/2005 de la Defensa Nacional no dispone límites geográficos en la mar para la actuación de las Fuerzas Armadas, estableciendo la vigilancia de los espacios marítimos como un tipo de operaciones a realizar, además de cualquier actividad necesaria para proteger los intereses nacionales<sup>143</sup>.

En este sentido, la organización básica de las Fuerzas Armadas (FAS) se modificó el 10 de octubre de 2014 mediante la aprobación del Real Decreto 872/2014 por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas, por el cual las FAS quedan organizadas en dos estructuras: una orgánica, cuyo cometido es la preparación de la Fuerza, y otra operativa, que se ocupa del empleo de las capacidades militares en las misiones que se asignen a las Fuerzas Armadas. Esta nueva organización no varía las misiones de las FAS sino que las asigna a diferentes elementos de su estructura.

Por otra parte, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima refuerza el papel de la Armada en los siguientes casos:

- Cuando un buque de guerra extranjero se encuentren en las aguas interiores marítimas y el mar territorial españoles e infrinja las disposiciones de la Ley 14/2014 será requerido por la Armada para que deponga su actitud y, en su caso, para que abandone sin demora tales aguas.
- Cuando se salven bienes desposeídos y de propiedad desconocida que se encuentren durante la navegación o desde la costa, será obligatorio comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala. En estos casos, o

---

<sup>143</sup> De acuerdo a lo establecido en el artículo 16 de la L.O. 5/2005 de la Defensa Nacional: "La vigilancia de los espacios marítimos, como contribución a la acción del Estado en la mar, la vigilancia del espacio aéreo y el control del espacio aéreo de soberanía nacional y aquellas otras actividades destinadas a garantizar la soberanía e independencia de España, así como a proteger la vida de su población y sus intereses".

cuando las partes implicadas en un hallazgo lo consideren necesario, la Armada será la responsable de llevar a cabo un sistema de arbitraje marítimo administrativo.

- En las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles, la Armada es la que autorizará las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos, así como las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos sobre los cuales la Armada podrá llevar a cabo su inspección y vigilancia.
- Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.
- Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón con las excepciones previstas en el Derecho internacional. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa y sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

#### **2.1.10. Cruz Roja Española (CRE).**

La Cruz Roja Española (CRE), para dar respuesta a los trágicos accidentes marítimos producidos en el año 1970 en las costas españolas<sup>144</sup>,

---

<sup>144</sup> En el año 1970 se produjeron los hundimientos del hundimiento del pesquero "El Isla" en La Coruña y varios yates en la localidad catalana de Arenys de Mar.



creó la Cruz Roja del Mar (CRM)<sup>145</sup> en el año 1972 con el objeto de "Procurar el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en la mar a la largo de las costas españolas o en aguas interiores navegables, así como llevar a cabo cuanta labor humanitaria pueda realizar a favor de la gente de mar". Al objeto de incrementar su capacidad y eficiencia, en el año 1979, se instituye como nueva rama del Voluntariado Normal de la Armada el Servicio en las Secciones Navales de la Cruz Roja del Mar<sup>146</sup>.

Así, la actuación de la CRM se encuentra limitada a las aguas interiores y costeras españolas.

### **2.1.11. Comunidades autónomas.**

Cada Comunidad autónoma dispone de su estatuto en el cual se expresan sus competencias, de acuerdo con los artículos 2 "Unidad de la Nación y derecho a la autonomía", 137 "Municipios, provincias y Comunidades Autónomas" y 147 "Los Estatutos de Autonomía" de la Constitución.

Según la reforma del estatuto de autonomía, Canarias es un archipiélago<sup>147</sup> con una serie de atribuciones que no restan la competencia del Estado sobre las aguas de jurisdicción españolas<sup>148</sup>.

---

<sup>145</sup> La Subsecretaría de la Marina Mercante propuso, a raíz de los trágicos accidentes del año 1970, la participación de la Cruz Roja española para la prestación del servicio de salvamento de náufragos. La propuesta fue aceptada el 8 de julio de 1971 con la publicación de las "Normas provisionales de funcionamiento de la Cruz Roja del Mar" y en 1972 se creó la Cruz Roja del Mar. Los impulsores de la Cruz Roja del Mar (CRM) fueron la Liga Naval Española, la propia Cruz Roja y la Dirección General de la Marina Mercante.

<sup>146</sup> Real Decreto 696/11119 de 21 de marzo por el que se regula la prestación del Servicio Militar en las Secciones Navales de la Cruz Roja del Mar como nueva rama del Voluntariado Normal (BOE 81).

<sup>147</sup> Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma de la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE 315, de 31.12.96), artículo 2.

<sup>148</sup> La Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma de la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE 315, de 31.12.96), artículo 40.1. establece: "Todas las competencias contenidas en el presente Estatuto se entienden referidas al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma definido en el artículo

Aunque en principio el concepto de territorio no abarca las aguas adyacentes, a este respecto existe un problema de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas como se desprende la sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional 38/2002, de 14 de febrero de 2002<sup>149</sup> en la cual, además de suscitar polémica la delimitación del dominio público estatal, también se presenta la problemática de la diferenciación entre el dominio de un espacio y la función ejercida sobre el mismo –*dominium e imperium*–.

No obstante, posteriormente en 2014, el Tribunal Constitucional en su sentencia 3/2014, de 16 de enero, en relación con el Real Decreto 1028/2007, de 20 de julio, por el que se establece el procedimiento administrativo para la tramitación de las solicitudes de autorización de instalaciones de generación eléctrica en el mar territorial, expresaba lo siguiente:

*“...la realidad de la que se parte y que consagra el art. 137 CE, que no es otra que el entendimiento común de que el territorio autonómico se extiende al ámbito de los municipios que integran la correspondiente Comunidad Autónoma pero que éstos nunca se han extendido ni tampoco hoy se extienden al mar territorial, siendo esta y no otra la idea razón que subyace en la doctrina constitucional.”<sup>150</sup>*

---

segundo, sin perjuicio de la competencia exclusiva del Estado sobre las aguas de jurisdicción española.”

<sup>149</sup> Pleno. Sentencia 38/2002, de 14 de febrero de 2002. Conflictos positivos de competencia acumulados 1492/95 y 3744/95. Planteados por el Gobierno de la Nación y por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, respecto al Decreto andaluz 418/1994, de 25 de octubre, y la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 3 de julio de 1995, sobre el parque natural y la reserva marina de Cabo de Gata-Níjar. Competencias sobre medio ambiente, pesca marítima y el mar territorial. Delimitación del ámbito de vigencia de varios preceptos autonómicos. Voto particular. (BOE 63), p111-113.

<sup>150</sup> Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, Dirección General de Coordinación de Competencias con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, *Conflictividad entre el estado y las comunidades autónomas. Primer semestre 2014*, Madrid, 2014, p40.

Así, existiendo contradicciones en las distintas sentencias del Tribunal Constitucional, la más moderna aboga por la atribución de competencias en el mar territorial al Estado y no a la Comunidad Autónoma.

Sobre esta problemática, Ramon Riu i Fortuny, en su artículo sobre “Las competencias de las comunidades autónomas sobre los espacios marítimos” concluye que existen dificultades para la definición del territorio y las competencias sobre el mismo<sup>151</sup>.

Según el estatuto de autonomía de Canarias y en relación con el ámbito marítimo, la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva en las siguientes materias<sup>152</sup>:

- Demarcaciones territoriales del archipiélago, alteración de términos municipales y denominación oficial de municipios.
- Pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura.
- Aguas, en todas su manifestaciones, y su captación, alumbramiento, explotación, transformación y fabricación, distribución y consumo para fines agrícolas, urbanos e industriales; aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos; regulación de recursos hidráulicos de acuerdo con las peculiaridades tradicionales canarias.
- Investigación científica y técnica, en coordinación con el Estado.

---

<sup>151</sup> En la segunda parte “El estado de las autonomías en 2001: temas monográficos” del “Informe comunidades autónomas 2001” del Instituto de derecho público de la Universidad de Barcelona, Ramon Riu i Fortuny concluye: “Si bien las Comunidades Autónomas con litoral marítimo vienen ejerciendo normalmente competencias en los espacios marítimos, cuando intentamos averiguar cuáles son las disposiciones normativas que habilitan esa actuación nos encontramos con unos enunciados cuya literalidad encierra notables dificultades interpretativas e incluso resulta aparentemente contradictoria. Nos encontramos, en primer lugar, con una dificultad intrínseca derivada de la definición de esos espacios como territorio, en el derecho del mar y en las normas de derecho internacional. Además, la delimitación del territorio de las Comunidades Autónomas, en buena parte por motivos históricos, se hizo sobre la planta de las provincias, con exclusión de todo espacio marítimo. A ello se añade que muchos Estatutos de Autonomía contienen preceptos en los que se determina que las competencias autonómicas se entienden referidas a su territorio. Sin embargo, tanto en la Constitución Española como en los Estatutos de Autonomía, aparece el reconocimiento expreso de competencias autonómicas que por su propia naturaleza, han de ser ejercidas sobre los espacios marítimos.”

<sup>152</sup> Estatuto de Autonomía de Canarias, Título II “De las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias”. Artículo 30.

- Cultura, patrimonio histórico, artístico, monumental, arquitectónico, arqueológico y científico, sin perjuicio de la competencia del Estado para la defensa de dicho patrimonio contra la exportación y la expoliación.
- Archivos, bibliotecas y museos que no sean de titularidad estatal.
- Espacios naturales protegidos.
- Transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma.
- Puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general por el Estado. Puertos de refugio y pesqueros; puertos y aeropuertos deportivos.

Además, corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias el desarrollo legislativo y la ejecución en las siguientes materias<sup>153</sup>:

- Protección del medio ambiente, incluidos los vertidos en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.
- Ordenación del sector pesquero.

También, corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia de ejecución en las siguientes materias<sup>154</sup>:

- Gestión de las prestaciones sanitarias y sociales del sistema de la Seguridad Social y de los servicios del Instituto Nacional de la Salud, Instituto Nacional de Servicios Sociales e Instituto Social de la Marina.
- Salvamento marítimo.
- Puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

---

<sup>153</sup> Estatuto de Autonomía de Canarias, Título II “De las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias”. Artículo 32.

<sup>154</sup> Estatuto de Autonomía de Canarias, Título II “De las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias”. Artículo 33.

De tal manera que la Comunidad autónoma de Canarias desarrollaría sus funciones en las aguas interiores y, con la limitación que impone la ley, en las jurisdiccionales correspondientes al archipiélago canario.

No obstante, existe interés por parte del Gobierno de Canarias por extender sus competencias, como se ha hecho patente recientemente en el Senado a través de la intervención de la senadora por la Comunidad Autónoma de Canarias María del Mar del Pino Julios Reyes, en la Sesión núm. 72 celebrada el martes 12 de mayo de 2015, en la que preguntó sobre la crisis causada por el barco ruso “Oleg Naydenov” para redefinir los protocolos y los medios necesarios para afrontar con más garantías casos similares que puedan registrarse en el futuro en la zona marítima de la Comunidad Autónoma de Canarias. En dicha intervención expresaba lo siguiente:

*“Coalición Canaria va a seguir reclamando nuestras competencias para el control del mar interior canario.”<sup>155</sup>*

De acuerdo con esta intervención, al referirse al “mar interior canario”, concepto inexistente en la legislación, el Gobierno de Canarias parece reclamar una mayor competencia en las aguas circundantes al archipiélago apoyándose, posiblemente, en la Ley 44/2010 de aguas canarias que, como se ha visto en el capítulo anterior, no estaría de acuerdo, conceptualmente, con el derecho internacional. No obstante, la respuesta de la Ministra de Fomento se limitó a exponer consideraciones relacionadas con los medios humanos, materiales y tecnológicos empleados en la crisis, sin hacer alusión a los asuntos competenciales en el ámbito marítimo.

Una vez más, esta situación evidencia la necesidad de un organismo que disponga de una visión integral de los asuntos de la mar para consolidar la legislación vigente y homogeneizarla.

---

<sup>155</sup> Cortes Generales, Diario de sesiones núm. 154, Senado, X Legislatura, Sesión núm. 72, 12 de mayo de 2015, p14901.

En esta línea está de acuerdo María Remedios Zamora Roselló que expone la carencia de mecanismos para la gestión de los espacios marítimo-terrestres expresando lo siguiente:

*“Al encontrarnos ante competencias de ejercicio conjunto, la colaboración no es una simple sugerencia, sino que se convierte en requisito de validez del título competencial. Por ello, son necesarios mecanismos más operativos, ya que los empleados tradicionalmente para la gestión de espacios terrestres o marítimo-terrestres resultan insuficientes.”<sup>156</sup>*

El problema de competencias entre el Estado y las autonomías también es expuesto por Fernando A. Jiménez-Valderrama que, en relación con la problemática de distribución de competencias en España en materia de Salvamento Marítimo<sup>157</sup>, concluye que el Estado y las Comunidades Autónomas se reparten las competencias en materia de salvamento marítimo, siendo un caso especial la Comunidad Autónoma de Canarias que tiene competencias en su ejecución, con actuación dentro de las 12 millas náuticas.<sup>158</sup>

---

<sup>156</sup> ZAMORA ROSELLÓ María Remedios, *La seguridad marítima: problemática y alternativas institucionales*, Universidad de Málaga-Facultad de Derecho, Málaga, 2009, p209.

<sup>157</sup> JIMÉNEZ-VALDERRAMA Fernando A., *La problemática de distribución de competencias en materia de Salvamento Marítimo: El caso del derecho español*, Universidad de La Sabana, Colombia, 2011.

<sup>158</sup> Fernando A. Jiménez-Valderrama concluye lo siguiente:

- Que la competencia de salvamento marítimo en el ordenamiento jurídico español está distribuida entre el Estado central y las Comunidades Autónomas litorales
- Que para entender los límites de dicha distribución competencial debemos acudir tanto al texto constitucional como a los respectivos Estatutos de Autonomía.
- Que particularmente, y como modelo ejemplificativo de aplicación de estos mecanismos de distribución competencial, en el caso de Canarias, esta Comu-

Por otra parte, no debe existir una dicotomía en cuanto a la distribución de responsabilidades en el mar territorial ya que, según el Congreso de los Diputados, España el sistema español competencial emplea una "triple lista": las competencias exclusivas del Estado, las competencias que pueden ser asumidas por las Comunidades Autónomas y las demás competencias, en cuanto la "facultad" o la "materia" no mencionada expresamente como exclusiva del Estado, que podrán ser asumidas por las Comunidades Autónomas.<sup>159</sup>

---

nidad Autónoma tiene competencias en materia de ejecución del salvamento marítimo.

- Que de acuerdo con la normativa existente los cabildos, como entes territoriales y administrativos de Canarias, tienen igualmente autoridad para atender las emergencias marítimas en sus ámbitos de competencia territorial. Particularmente, la Constitución y la legislación vigente les confiere facultades en materia de salvamento marítimo en los ámbitos de actuación y coordinación supramunicipales en colaboración con las demás administraciones implicadas en los ámbitos centrales del Estado, y autonómicos y locales.
- El desarrollo de la competencia en salvamento marítimo debe realizarse, en el caso de Canarias, siguiendo los principios y las directrices establecidos en la Ley 9/2007 que establece el sistema canario de seguridad y emergencias, entre ellos, el principio de efectiva coordinación, dirección y control de actuaciones, colaboración y lealtad institucional.

<sup>159</sup> El Congreso de los Diputados, sobre el artículo 149 de la Constitución española, expresa lo siguiente (información disponible en la siguiente dirección: <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/sinopsis/sinopsis.jsp?art=149&tipo=2>)

"El sistema español, como hemos apuntado, opta a simple vista por la solución germánica (doble lista), tal y como parece deducirse de los artículos 148 y 149. Ahora bien, una lectura atenta de los preceptos, en combinación con otros artículos como el 150 CE, nos permiten observar, en realidad, un sistema de triple lista con rasgos peculiares. Así, encontraríamos:

- a) Las competencias exclusivas del Estado, según el art. 149 de la Constitución.
- b) Las competencias que pueden ser asumidas por las Comunidades Autónomas, según el art. 148 de la Constitución.
- c) Las demás competencias, en cuanto la "facultad" o la "materia" no mencionada expresamente como exclusiva del Estado, podrán ser asumidas por las Comunidades Autónomas, en virtud de la cláusula residual del art 149.3 CE, al disponer que las materias no atribuidas expresamente al Estado por la Constitución Española podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, si así lo establecen sus propios Estatutos. De este modo, cabría deducir, por ejemplo, una competencia integrada dentro de esta tercera lista en la ejecución de la legislación sobre propiedad intelectual o industrial, pues el art. 149.1.9ª sólo reserva al Estado la competencia exclusiva sobre la legislación en la citada materia. Además, en el mismo sentido, una materia omitida por cualquiera de las

Así pues, habida cuenta de las diferencias derivadas de los conceptos de *dominium* e *imperium* para la diferenciación de los espacios y las funciones sobre ellos, y el sistema de la “triple lista”, sería necesario un organismo que centralizara y diera solución a esta problemática competencial con una visión integral.

#### **2.1.12. Distribución de competencias en el ámbito marítimo.**

Tal y como se ha visto en los apartados anteriores, la Administración marítima se encuentra dispersa entre diferentes organismos e instituciones de los distintos departamentos ministeriales que, además, se solapan pudiendo dar lugar a actuaciones tanto complementarias como subsidiarias.

En la tabla 2 de la siguiente página se resume la distribución, en las distintas divisiones de la mar, de las competencias de los diferentes actores de la Administración en el ámbito marítimo.

En cuanto a las competencias en la Alta Mar se debe tener en cuenta lo ya explicado de que este espacio marítimo se encuentra fuera de la zona de soberanía y jurisdicción española y, por ello, sujeto a la legislación internacional. No obstante, en el caso del archipiélago canario, la Alta Mar podría superponerse hasta las 350 millas náuticas con la plataforma continental al oeste del archipiélago caso de que se reconozca la propuesta que realizó España ante la OMI para la extensión de dicha plataforma.



Tabla 2. Distribución de competencias en la mar.

Ministerio-organismo	Mar territorial	Zona contigua	ZEE	Alta mar
MINHAP-DAVA-SVA	X	X	X	Nota 1
MAEC	X	X	X	Nota 2
Fomento-Capitanías Marítimas	X	X		
Fomento-DIMAMER-SASEMAR	X	X	Nota 3	Nota 3
Interior-Guardia Civil	X	Nota 4		
Interior-CNP	X	X	Nota 5	Nota 5
Empleo y Seguridad Social	Nota 6	Nota 6	Nota 6	Nota 6
MCU	X			
MAGRAMA	X	X	X	Nota 7
MINECO-IEO	X	X	X	Nota 8
MINISDEF-Armada	X	X	X	X
Cruz Roja Española-Cruz Roja del Mar	Nota 9			
Comunidad autónoma de Canarias	Nota 10			

Fuente: Elaboración propia.

Nota 1: Las competencias del MINHAP en alta mar las ejercerán los buques del SVA en base a su carácter de Buques Auxiliares de la Marina de Guerra.

Nota 2: El área de competencia se extiende a la alta mar, es decir, más allá de las áreas de soberanía y jurisdicción española, toda vez que este Ministerio se ocupa de la política exterior en relación con el sistema de las Naciones Unidas y los asuntos internacionales de terrorismo, seguridad internacional, desarme y derechos humanos, y la gestión de las contribuciones a organismos internacionales.

Nota 3: SASEMAR tiene competencias en el área SAR asignada por la Organización Marítima Internacional.

Nota 4: La Guardia civil actuará en la zona contigua para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de

inmigración o sanitarios que se cometan en el territorio nacional o en nuestro mar territorial.

Nota 5: El CNP actúa en los espacios de jurisdicción nacionales para el desarrollo de sus cometidos y, además, las aguas internacionales cuando colabore con otros países en materia policial.

Nota 6: El ISM desarrolla sus cometidos allá donde se encuentren faenando buques de bandera española, ya sea dentro de nuestras aguas de jurisdicción o en alta mar.

Nota 7: El MAGRAMA tiene competencias en las aguas de jurisdicción españolas e internacionales a efectos de ordenación del sector pesquero y de investigación en materia de pesca.

El área de competencia del MAGRAMA se extiende hasta la plataforma continental, que no excede de las 350 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base.

Nota 8: El MINECO actuará en la alta mar en lo que respecta al conocimiento científico de los océanos para realizar la evaluación de los stocks explotados por las pesquerías lejanas españolas.

Nota 9: El área de competencia de la Cruz Roja del Mar son las aguas interiores y litorales, formando parte estas últimas del mar territorial.

Nota 10: Las competencias de la Comunidad Autónoma se limitan a las aguas interiores. No obstante, en determinados asuntos, como el patrimonio arqueológico subacuático, puede extenderse al mar territorial.

## 2.2. LOS ACUERDOS INTERDEPARTAMENTALES.

La normativa vigente sobre la creación y funcionamiento de los diferentes organismos de la Administración establece, entre sus funciones, la de colaboración entre ellos. La distribución de competencias y responsabilidades se realiza de manera que no existan interferencias entre los cometidos principales entre los diferentes Ministerios y dentro de los mismos, pero existen numerosos cometidos secundarios en apoyo al organismo que tiene la competencia. Estos cometidos de apoyo se realizan con medios que disponen de las mismas capacidades o de capacidades complementarias para hacer frente a la incidencia a resolver de tal manera que, aun cuando no existe interferencia de competencias, sí existe una redundancia de recursos –capacidades humanas y materiales– que pudiera conllevar un mayor coste para la Administración.

Así, por ejemplo, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima –entidad pública adscrita al Ministerio de Fomento– para el desarrollo de sus funciones, además de los medios propios, coordina la intervención de los medios pertenecientes a otras instituciones y administraciones públicas colaboradoras, tales como: los servicios de emergencia de las Comunidades autónomas, la Armada, el servicio de búsqueda y rescate (SAR, por sus siglas en inglés) del Ejército del Aire, el servicio de vigilancia aduanera, el servicio marítimo de la Guardia Civil, la Secretaría General de pesca marítima, el centro radiométrico del Instituto Social de la Marina (ISM), el Cuerpo Nacional de Policía (CNP), el servicio marítimo de telefonía, y la Cruz Roja Española. Esta coordinación, que se debe formalizar mediante los necesarios acuerdos de colaboración y convenios, tienen por objetivo la eficiente utilización de los recursos existentes.

Otro ejemplo es el procedimiento que se lleva a cabo para la implementación de los niveles de protección portuaria cuando se recibe una señal SSAS (*Ship Security and Alerting Systems*) correspondiente al código ISPS. La gestión de esta señal de alerta y las acciones a llevar a cabo relacionan a la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), Fuerzas y

Cuerpos de Seguridad del Estado (Ministerio del Interior), Puertos del Estado (Ministerio de Fomento) y las Delegaciones del Gobierno (Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas).

La participación de los diferentes recursos de la Administración General del Estado en el mismo escenario se regula mediante acuerdos interdepartamentales.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que, en ocasiones, dependiendo de la disponibilidad de recursos o del incidente o accidente en cuestión, será necesaria la participación internacional, para lo cual también se establecen los necesarios acuerdos internacionales.

Además de estos acuerdos, existen los procedimientos operativos que regulan la colaboración interdepartamental para asuntos específicos.

Los acuerdos interdepartamentales relacionados con el empleo de los recursos en los asuntos de la mar abarcan distintas áreas –operativa, formación, adiestramiento, investigación, intercambio de información, etc. – y diferentes departamentos.

Los principales acuerdos y convenios son los siguientes:

1. Acuerdo interdepartamental entre los ministros de Defensa y del Interior sobre colaboración y coordinación de la Armada y la Guardia civil, en el ámbito marítimo.

Este acuerdo sirve de marco para desarrollar los procedimientos operativos necesarios para la actuación coordinada y el apoyo mutuo entre la Armada y la Guardia Civil en el ámbito marítimo. Dichos procedimientos operativos contemplan la colaboración para:

- Intercambio de información entre la Agencia Coordinadora de aeronaves de Patrulla y Vigilancia Marítima en el ámbito nacional – MACA Rota (*Maritime Air Control Authority*) que pertenece a la Armada y el Centro de Coordinación para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras de la Guardia Civil (CCVMCF).
- Planificación, conducción y ejecución de operaciones encaminadas a combatir el tráfico ilegal de sustancias estupefacientes.

- Coordinación entre la Fuerza de Acción Marítima (FAM) y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil (SEMAR), en las operaciones de neutralización de artefactos explosivos o municiones halladas en el mar o en las zonas costeras.
  - Establecer procedimientos para el establecimiento del enlace de las unidades de la Armada con unidades de la Guardia Civil, tanto en el ámbito marítimo como en el terrestre, mediante el empleo de terminales con tecnología TETRAPOL integrados en el Sistema de Radiocomunicaciones de Emergencias del Estado (SIRDEE).
  - Apoyo logístico de un Arsenal, Base o Estación Naval con el objeto de facilitar las necesidades logísticas a la llegada a un puerto de una unidad del SEMAR.
  - Establecer un procedimiento de actuación estándar para informar al Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) y al Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CCVMCF), ante la detección de un buque mercante que no cumpla la reglamentación sobre el uso del Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) o que existan discrepancias en la información radiada.
  - Establecer un procedimiento estándar para la petición de escala en puerto extranjero de las embarcaciones del SEMAR para su tramitación, al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.
2. Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el organismo público Puertos del Estado sobre intercambio de información.
- Este acuerdo sirve de marco para establecer el procedimiento de coordinación en el intercambio de información sobre el tráfico marítimo y los movimientos portuarios, así como en materia de ayudas a la navegación marítima y actualización de la documentación náutica.
3. Acuerdo interdepartamental entre los ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de la protección del patrimonio arqueológico subacuático y sus adendas.

Este acuerdo sirve de marco para:

- Establecer los procedimientos necesarios para coordinar las actividades y colaboraciones, especialmente en el ámbito autonómico, para el levantamiento de cartas arqueológicas de pecios, en particular de pecios de buques de Estado, que se encuentran en aguas de soberanía o jurisdicción española.
  - Establecer los procedimientos para normalizar los intercambios de información.
  - Colaborar en el desarrollo del programa de gestión integrada del patrimonio subacuático.
  - Promover oportunidades de formación y adiestramiento mutuo en el campo de la arqueología subacuática.
4. Acuerdo entre los ministerios de Defensa y Fomento sobre colaboración y coordinación en el ámbito marítimo.
- Este acuerdo sirve de marco para establecer y desarrollar los procedimientos para coordinar las actividades relacionadas con la seguridad marítima<sup>160</sup>, la seguridad y salvamento de vidas humanas en la mar<sup>161</sup>, lucha contra la contaminación marina y posibles apoyos para la ordenación y control del tráfico marítimo<sup>162</sup>.
5. Acuerdo entre la Armada y la Dirección General de la Marina Mercante, por el que se regula la cooperación de las Capitanías Marítimas con los Juzgados Marítimos Permanentes.
- Este acuerdo, que responde al acuerdo entre los ministerios de Defensa y Fomento sobre colaboración y coordinación en el ámbito marítimo, establece las normas y procedimientos operativos para la colaboración entre las Capitanías Marítimas y los Juzgados Marítimos

---

<sup>160</sup> Estas actividades incluyen la prevención de riesgos, la lucha contra las amenazas, y la seguridad y defensa de los intereses nacionales.

<sup>161</sup> Estas actividades incluyen el rescate de vidas humanas de submarinos.

<sup>162</sup> Estas actividades incluyen las actuaciones necesarias para llevar a puerto español a un buque infractor detectado contaminando.

Permanentes relativa a los expedientes administrativos de auxilios, salvamentos y remolques marítimos.

6. Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Defensa e Interior en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas.

Por medio de este acuerdo, el Ministerio de Defensa asume el compromiso de colaborar con el Ministerio del Interior en apoyo de operaciones en las que el Gabinete de Actuación Concertada coordine unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE) u otros servicios en las que éstas carezcan de los medios adecuados.

7. Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para el adiestramiento de supervivencia y rescate en la Base Naval de Rota.

Este acuerdo tiene por objeto la colaboración entre la Armada y la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales para la organización, en la Base Naval de Rota, de un curso de supervivencia aérea en la mar para observadores aéreos, dirigido al personal en las distintas unidades integradas dentro de las dependencias regionales de Aduanas e Impuestos Especiales en el área regional operativa.

8. Convenio de colaboración entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y la Dirección de Construcciones Navales de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada, del Ministerio de Defensa, para la prestación por ésta de un servicio de apoyo técnico a la primera en la renovación de la flota destinada a la vigilancia aduanera.

Este convenio regula la prestación de un servicio técnico de la Armada a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria para la adquisición, transformación de los buques de la DAVA, que tiene consideración de “buques auxiliares” de la Armada, y del equipamiento necesario, toda vez que la dicha Agencia no dispone de medios propios suficientes para realizar una valoración adecuada de los mismos.

9. Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para colaboración en el ámbito marítimo.

Este acuerdo sirve de marco para la colaboración entre la Armada y Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales en el ámbito marítimo para mejorar la eficacia en el desempeño de sus respectivas competencias.

10. Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, para el adiestramiento y rescate en la mar en la Base Naval de Rota, durante los años 2010, 2011, y 2012. El objeto del acuerdo es establecer la colaboración entre la Armada y el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino para la organización de un curso de supervivencia aérea en la mar para dotaciones de aeronaves, dirigido al personal destinado en la Subdirección General de Inspección Pesquera de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura y de las áreas funcionales de agricultura y pesca integradas en los servicios periféricos del Ministerio de la Presidencia.

11. Acuerdo interdepartamental entre el Ejército de Tierra y la Armada sobre el régimen, empleo y dotación de los buques del Ejército de Tierra.

Este acuerdo tiene por objeto regular el régimen de los buques propiedad del Ejército de Tierra, los cuales se encuentran registrados como “buques auxiliares” de la Armada, y asegurar su plena disponibilidad y dotarlos y operarlos eficazmente.

12. Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía y Competitividad para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica “Hespérides” y del buque de apoyo “Las Palmas” durante el ejercicio 2012.

13. Acuerdo conjunto de los Ministerios de Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima.

A raíz de este acuerdo, la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) y la Armada elaboran un Plan General Anual en el que se contemplan de forma global las actividades necesarias en la mar



definidas por el lugar, periodicidad, intensidad, etc. y en el que se deciden las líneas básicas de acción y las prioridades.

14. Acuerdo marco de los Ministerios del Interior y de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre el control, inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima.

Mediante este acuerdo, la Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de la Guardia Civil elaborarán Programas Anuales de Control Integral de actividades Pesqueras (PACIAP) para coordinar sus actuaciones en el desempeño de las funciones de vigilancia e inspección en materia de pesca marítima.

15. Convenio marco de colaboración entre el Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Economía y Competitividad) y el Instituto Hidrográfico de la Marina (Ministerio de Defensa) para proyectos, programas y actividades conjuntas de carácter científico, tecnológico y formativo.

16. Acuerdo entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Guardia Civil sobre el registro de aprehensiones de droga en recintos aduaneros.

Este acuerdo establece, por considerarlo necesario, los criterios de atribución de los resultados que se producen en los recintos aduaneros para alimentar la base de datos del Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado.

17. Procedimientos de actuación entre Guardia Civil y el Departamento de Aduanas e impuestos Especiales de a AEAT.

Este procedimiento tiene por objeto establecer las pautas de acción coordinadas entre la DAVA y la Guardia Civil para aumentar la eficacia de las actuaciones encaminadas a combatir el contrabando en general y el tráfico ilegal de sustancias estupefacientes en particular.

La colaboración abarca tanto a los medios como al personal, la información y la formación.

18. Convenio de colaboración entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la Agencia Estatal de Administración Tributaria

para el apoyo técnico, el adiestramiento y el intercambio de técnicas y procedimientos operativos.

Este convenio tiene por objeto establecer la coordinación y apoyo entre SASEMAR y la DAVA para el intercambio de información, la utilización de los centros de control de SASEMAR, la utilización conjunta de los medios optrónicos, el intercambio de observadores aéreos, en los casos en que sea necesario realizar el remolque de sus unidades, cuando se produzca un incidente relacionado con la contaminación marina.

19. Acuerdo de encomienda de gestión de la Secretaría General del Mar a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para el desarrollo de las actuaciones previstas en el artículo 17 del reglamento (CE) 1005/2008 del Consejo, de 28 de septiembre de 2008 y acuerdo de colaboración entre organismos para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el contrabando y el fraude fiscal.

Este acuerdo tiene por objeto ampliar el ámbito espacial de actuación de las labores inspectoras y de control de la Secretaría General del Mar sobre el puerto, muelle, almacén o a bordo del correspondiente buque pesquero, a productos pesqueros situados en recintos aduaneros y que no han sido transportados por un buque pesquero realizando las verificaciones documentales, físicas y presenciales necesarias para comprobar la veracidad de la información. Asimismo, se establece la coordinación entre estos organismos para realizar el necesario intercambio de información y, puntualmente, el intercambio de personal entre las diferentes unidades de estos organismos.

20. Documento de criterios de coordinación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil para la optimización del sistema de inspección no intrusiva en puertos españoles.

El objeto de este documento es establecer los criterios generales que permitan alcanzar la máxima eficiencia en el uso de los equipos de inspección no intrusiva instalados en los diferentes puertos españoles

para maximizar el uso de estas instalaciones y optimizar el empleo de los recursos humanos disponibles, salvo lo referente a los sistemas de detección de material nuclear y radioactivo.

21. Instrucción de coordinación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil para la elaboración de una estadística e informe integrados de contrabando de tabaco.

Esta instrucción tiene por objeto establecer los criterios generales que permitan alcanzar la máxima integración de los datos estadísticos sobre contrabando de tabaco con la finalidad de disponer de la información necesaria para elaborar una estadística nacional y un informe nacional que aporte una visión común del problema a nivel nacional e internacional.

22. Acuerdo entre la Capitanía de Puerto y la Aduana Principal de Las Palmas en lo referente a transbordos en alta mar.

Este acuerdo tiene por objeto establecer un procedimiento para regular la tramitación y solicitud de transbordo en las aguas territoriales y fuera de ellas.

23. Acuerdo de colaboración del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el reciclaje de buques de la Armada española, 9 de abril de 2014.

Este acuerdo tiene por objeto promover el reciclaje de los buques de la Armada española de manera ambientalmente racional y siguiendo las líneas del futuro reglamento de reciclaje de buques de la Unión Europea.

24. Convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Defensa para la realización de actuaciones de apoyo y colaboración entre el Buque de Cooperación Pesquera “Intermares” y las Escuelas de Especialidades “La Graña” y “Antonio de Escaño” durante las estancias del buque en la Estación Naval de “La Graña”, 17 de diciembre de 2013.

Este Convenio tiene por objeto regular las actuaciones de apoyo y colaboración entre el Buque de Cooperación Pesquera “Intermares” y las Escuelas de Especialidades “La Graña” y “Antonio de Escaño”, durante las estancias del buque en la Estación Naval de “La Graña”, consistentes en el apoyo de los servicios al buque en el muelle, colaboración mutua en actividades docentes haciendo uso del personal y los sistemas disponibles a bordo y en las escuelas.

25. Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Defensa, a través del Centro de Buceo de la Armada y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina para el asesoramiento mutuo en medicina subacuática e hiperbárica, 8 de mayo de 2014.

El objeto de este acuerdo de colaboración es el de establecer unos cauces para la realización en común, entre el Centro de Buceo de la Armada y el Instituto Social de la Marina, de actividades de asesoramiento, investigación, formación o cualquier otro tipo promovidas a instancias de cualquiera de las dependencias y que redunden en beneficio de ambas partes.

26. Protocolo de Actuación entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía y Competitividad para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica "Hespérides", 27 de marzo de 2015.

El objeto de este protocolo es establecer la colaboración y las normas con que se regirá la colaboración entre los dos departamentos ministeriales para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica (BIO) "Hespérides" entre el 1 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2019, en el ámbito de la investigación científica que se desarrolla en el marco de los proyectos del Plan Estatal de I+D+i y el Programa Marco de la Unión Europea (UE).

27. Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa, el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto Geológico y minero de España para la “investigación científica de la Zona Económica Exclusiva”.

Este convenio tiene por objeto la realización del plan de investigación científica de la Zona Económica Exclusiva española.

28. Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Cruz Roja Española.

Este convenio renueva el apoyo recíproco de ambas instituciones para alcanzar sus objetivos, participando tanto en actividades formativas como de otra índole.

En total, estos acuerdos se refieren a la necesidad de colaborar en:

- Intercambio de información.
- Represión del contrabando, especialmente el narcotráfico.
- Lucha contra el fraude fiscal.
- Operaciones de neutralización de artefactos explosivos o municiones halladas en el mar o en las zonas costeras.
- Apoyo logístico.
- Actuación conjunta.
- Empleo de medios por otro organismo.
- Compatibilidad equipos de comunicaciones.
- Protección del patrimonio arqueológico subacuático.
- Coordinación interdepartamental.
- Formación y adiestramiento.
- Apoyo técnico.
- Rescate en la mar.
- Inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima.
- Lucha contra la pesca ilegal.
- Inspecciones aduaneras en puerto.

- Programas y actividades conjuntas de carácter científico y tecnológico.

Como se puede apreciar estos 28 acuerdos, convenios y protocolos ya identifican un buen número de áreas de colaboración incluyendo la cooperación en aspectos operativos, logísticos, de formación y de investigación. No obstante estos convenios y acuerdos no son más que una pequeña muestra de todos los existentes. Si tenemos en cuenta que solamente en el Armada ya existen entre 90 y 100 convenios y acuerdos nacionales y extrapolamos este número a los nueve Ministerios con responsabilidades en la mar nos podríamos encontrar con una gran cantidad convenios y acuerdos nacionales necesarios para la actuación de los distintos departamentos en el ámbito marítimo.

La existencia de estos acuerdos demuestra la necesidad de complementariedad entre organismos, la duplicidad y redundancia de ciertas capacidades para la actuación en el ámbito marítimo y la existencia de cierto solape de competencias y cometidos entre departamentos.

En esta línea, Fernando Álvarez Blanco, al referirse a los “Aspectos conceptuales sobre seguridad marítima. Conocimiento del entorno marítimo (MSA) y operaciones de seguridad marítima (MSO)”, también expone la existencia de distintos actores con capacidades diferentes o complementarias que deben de cooperar para utilizar los medios del Estado de la forma más eficaz y eficiente, expresándolo de la siguiente manera:

*“...no se puede negar la complejidad del entorno marítimo, donde intervienen numerosos actores y agencias con responsabilidades y competencias diferentes o complementarias, todas ellas importantes. Un entorno en el que la información de que dispone cada agencia es limitada, donde sus medios no cubren todo el espectro de las operaciones necesarias para implementar la seguridad plena y donde no cabe duda de que los recursos son y serán siempre escasos.*”

*Todo ello lleva de nuevo a la necesidad de cooperar entre agencias civiles y militares, más si cabe en el contexto actual de crisis económica en el que los medios del Estado, o los que se ofrecen a las organizaciones internacionales de las que se forma parte, deben ser utilizados de la manera más eficaz y eficiente.”<sup>163</sup>*

Por otra parte, cualquier incidencia en el ámbito marítimo debe de analizarse y se le debe hacer frente desde un punto de vista integral, es decir, considerando tanto la parte de seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino como la de protección de las vidas y los recursos del Estado. Al objeto de diferenciar estos dos ámbitos de actuación, normalmente, se suelen emplear los términos *safety* en inglés o *sécurité* en francés para lo referente a la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino y las palabras *security* en inglés y *sûreté* en francés para lo relativo a la protección marítima.

A este respecto, conviene hacer un pequeño inciso para, sin entrar en la problemática de la definición de ambos términos, exponer brevemente y con carácter general en qué modo se entienden estos términos actualmente.

En general no existen unas definiciones únicas mundialmente aceptadas para estos términos que, en ocasiones, se definen por las acciones a tomar relacionadas con los mismos.

La Unión Europea establece diferencias entre *maritime safety*, *maritime security* y *pollution* como se puede apreciar claramente en el documento de creación de la *European Maritime Safety Agency* que establece lo siguiente:

*“This Regulation establishes a European Maritime Safety Agency (‘the Agency’) for the purpose of ensuring a high, uniform and effective level of maritime safety, maritime security, prevention of, and response*

---

<sup>163</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p164.

*to, pollution caused by ships as well as response to marine pollution caused by oil and gas installations.”<sup>164</sup>*

La Organización Marítima Internacional, sin definir estos conceptos en el *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, establece las medidas necesarias para actuar en cada caso en los siguientes capítulos del citado convenio: *Chapter XI-1 - Special measures to enhance maritime safety; Chapter XI-2 - Special measures to enhance maritime security.*

El concepto que dispone de mayor definición es el de *maritime security* con el cual están relacionadas las diferentes Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de los distintos países.

Respecto a este término, la Unión Europea se refiere a *maritime security* de las siguientes maneras:

*“maritime security” means the combination of preventive measures intended to protect shipping and port facilities against threats of intentional unlawful acts,<sup>165</sup>*

*“Maritime security is understood as a state of affairs of the global maritime domain, in which international law and national law are enforced, freedom of navigation is guaranteed and citizens, infrastructure, transport, the environment and marine resources are protected.”<sup>166</sup>*

---

<sup>164</sup> Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 *establishing a European Maritime Safety Agency*, 2002R1406-EN-01.03.2013-004.001-1.

<sup>165</sup> Regulation (EC) n° 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on *Enhancing ship and port facility security*, Official Journal of the European Union L 129/8, 29.4.2004.

<sup>166</sup> Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy*, DPG 11205/14, Brussels, 24 June 2014, p3.



Por otra parte, los *Chiefs of European Navies* definen estos términos de la siguiente forma:

*“Maritime Security (MS) is an international and interagency, civil and military, activity to mitigate the risks and counter the threat of illegal or threatening activities in the maritime domain, so that they may be acted upon in order to enforce law, protect citizens and safeguard national and international interests. Maritime Security will therefore concentrate on the unlawful use of the maritime domain.”*<sup>167</sup>

*“Maritime Safety encompasses the measures taken by the appropriate national and international authorities in order to ensure the safe navigation of ships and transport of goods at sea and prevent accidents, pollution and the undesired and accidental effects of legal maritime activities.”*<sup>168</sup>

Otras definiciones de estos conceptos son los que proporciona *Wise Pens International*, que se aproximan mucho a los propuestos por la Unión Europea:

*“Maritime Security: The combination of preventive and responsive measures to protect the maritime domain against threats and intentional unlawful acts.*

*Maritime Safety: The combination of preventive and responsive measures intended to protect the maritime domain against, and limit the effect of, accidental or natural dangers, personal harm, environmental damage, risk or loss.”*<sup>169</sup>

---

<sup>167</sup> Chiefs of European Navies, *CHENS Maritime Security Best Practice Guidelines*, Tactical-1, 24 November 2008, p6.

<sup>168</sup> Chiefs of European Navies, *CHENS Maritime Security Best Practice Guidelines*, Tactical-1, 24 November 2008, p6-7.

<sup>169</sup> Wise Pen, *Wise Pen final report to EDA Steering Board: Maritime surveillance in support of CSDP*, 26 April 2010, p45-46.

Como se puede apreciar, en general, cada organización, ya sea civil o militar, dispone de sus propias definiciones que, sin llegar a ser iguales, se aproximan mucho.

Estas definiciones tan próximas reflejan que ya se ha llegado a una definición más o menos unánime de este concepto.

Por lo tanto, y a efectos de este estudio, de forma resumida se puede aceptar lo que dice Natalie Klein en el capítulo dedicado a “Two fundamental concepts” para tratar los términos de *maritime safety* y *maritime security* respecto a los cuales expresa lo siguiente:

*“Maritime safety refers to preventing or minimizing the occurrence of accidents at sea that may be caused by substandard ships, unqualified crew or operator error, whereas maritime security is related to protection against unlawful, and deliberate, acts”<sup>170</sup>*

Continuando con la relación existente entre estas dos vertientes del ámbito marítimo, es cierto que no se puede evitar que ciertas plataformas marítimas y navales tengan capacidades comunes de tal manera que, en cierta medida, pueden contribuir tanto a la seguridad como a la protección. Por ello, no es posible evitar totalmente la concurrencia de recursos con las mismas capacidades, pero sí que se puede optimizar su adquisición, empleo y asignación a través de un elemento u organismo superior que disponga de la visión integral de los asuntos de la mar y de los recursos disponibles para su resolución. Esta línea de pensamiento también se refleja en las palabras del Presidente del Gobierno para la presentación de la “Estrategia de Seguridad Nacional” al decir:

---

Wise Pens International, *Risk Assessment Study as an integral part of the Impact Assessment in support of a CISE for the EU maritime domain*, 8 September 2013, p4.

<sup>170</sup> KELIN Natalie, *Maritime security and the law of the sea*, Oxford University Press, New York, 2011, p8.

*“El pensamiento estratégico proporciona un panorama amplio del entorno de las seguridad y permite una mejor preparación ante los posibles riesgos y amenazas futuros. Pero esto no es suficiente. Hay que priorizar efectivamente los recursos disponibles y organizar la toma de decisiones a través de un sistema institucional de suma agregada al servicio de todos, que asegure la acción integrada, eficaz y coordinada en los ámbitos de la seguridad.”<sup>171</sup>*

En esta misma línea de pensamiento también se sitúa el Real Instituto Elcano que, en el informe Elcano sobre el Sahel<sup>172</sup>, concluye que la intervención española no se realiza de forma coordinada. Estas conclusiones del Real Instituto Elcano se reflejan en el apartado relacionado con la elaboración de una visión estratégica, en el que se expresa lo siguiente:

*“La investigación muestra que la intervención española entre el Mediterráneo y el Sahel se desarrolla de forma compartimentada y sin coordinación previa entre los distintos Ministerios y Agencias. La coordinación existente necesita sistematización porque suele seguir patrones informales que se fundamentan en relaciones personales o en la respuesta a situaciones de urgencia.”<sup>173</sup>*

---

<sup>171</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido*, 2013.

<sup>172</sup> El Informe Elcano 18 estudia los riesgos y oportunidades para España en la vasta región que se extiende desde los países del sur del Mediterráneo hasta los del Sahel, y contempla el estado y tendencias de las cuestiones de seguridad, defensa, políticas y económicas de interés para España. Señala además la necesidad de prestar atención geoeconómica a África, donde se jugarán buena parte de los intereses nacionales en las próximas décadas, atención que ya le están prestando países como China, Turquía, Brasil y Francia, entre otros.

<sup>173</sup> Real Instituto Elcano, *España mirando al Sur: del Mediterráneo al Sahel*, Real Instituto Elcano, 2014, p172-173.

Por lo tanto, el problema de la visión integral y la necesidad de coordinación dentro de la Administración trascenderían, incluso, al ámbito marítimo.

---

**CAPÍTULO III**  
**LOS RECURSOS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LOS ASUNTOS**  
**DE LA MAR**

---



### **CAPÍTULO III**

## **LOS RECURSOS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LOS ASUNTOS DE LA MAR**

Tal y como se expuso en el capítulo anterior, ocho de los trece departamentos ministeriales disponen de medios marítimos y navales para su actuación ante incidencias en la mar.

Cada uno de los recursos marítimos y navales de cada Ministerio poseen capacidades distintas y su empleo principal es diferente, abarcando las áreas de seguridad de la vida humana en la mar, la lucha contra la contaminación marina, la investigación y la protección marítima. No obstante, las características de estos recursos hacen que se puedan emplear para otros cometidos complementarios.

El empleo de diferentes recursos con capacidades que se solapan precisa de una gestión eficiente *en pro* de la optimización de los recursos del Estado y para mejorar la eficiencia de la organización.

Así, el análisis de los medios disponibles, teniendo en cuenta su objetivo de empleo y sus capacidades y estableciendo las comparaciones necesarias, revelaría las redundancias innecesarias y plantearía la posibilidad de revisar las competencias de los distintos organismos para no incrementar el gasto ni los esfuerzos de personal ni hacer más compleja la organización.

De tal manera que en este capítulo se procede a detallar los recursos marítimos y navales de cada Ministerio así como sus características para descubrir cuál podría ser la línea de acción a seguir para mejorar la eficiencia de dichos recursos y de la organización.

### 3.1. LOS RECURSOS MARÍTIMOS Y NAVALES DE LOS MINISTERIOS.

Cada Ministerio dispone de diferentes recursos para hacer frente a las incidencias que surgen en la mar en relación con sus competencias. Estos recursos marítimos se diseñan de forma diferentes según sea el fin que se le deba dar, por ejemplo: investigación oceanográfica, remolcador, patrullero de altura, etc. De esta forma, cada plataforma marítima dispondrá de diferentes capacidades de acuerdo a sus cometidos.

Así, los recursos de cada Ministerio disponen de una serie de capacidades que se emplean para actuar en la resolución de incidencias relacionadas tanto en el ámbito de la seguridad como de la protección. Estos recursos, si bien están dedicados a unas áreas de actuación determinadas como, por ejemplo, la lucha contra la contaminación, también disponen de medios para actuar en otras áreas, sobre todo cuando se trata de incidencias que surgen en el ámbito de la seguridad marítima. Esto es debido a que toda embarcación debe contar con un mínimo de capacidad para asegurar la seguridad de la vida humana en la mar de su dotación y, además, debe poder prestar auxilio a personas en peligro en la mar, según lo dispuesto en el convenio para la seguridad de la vida humana en la mar (Convenio SOLAS)<sup>174</sup>. La razón de disponer de estas capacidades de forma redundante es que no existen, con carácter general, capacidades exclusivas relacionadas con cada uno de estos ámbitos de actuación siendo comunes a todos los recursos marítimos las capacidades relacionadas con la seguridad marítima.

No obstante, cada capacidad dispone de un empleo más o menos eficiente dependiendo el ámbito de utilización. Así, por ejemplo, el empleo de un remolcador es más eficiente y con una mejor relación coste-eficacia en el ámbito de la seguridad que en el de la protección marítima, donde también tiene cabida su empleo. El motivo es obvio, un remolcador se diseña para

---

<sup>174</sup> Esta obligación se encuentra reflejada en la regla 33 del capítulo V "Seguridad de la navegación" del convenio SOLAS.



remolcar y no, por ejemplo, para luchar contra la contaminación marina. No obstante, con la debida aportación de recursos, un remolcador también podría colaborar en la lucha contra la contaminación marina, por ejemplo extendiendo una barrera anticontaminación si se le dotara de ella.

Esta versatilidad de este tipo de plataformas también la recoge Kevin Santamaría Vicario en las conclusiones de su trabajo sobre un buque remolcador, donde dice:

*Este tipo de buques, además de los servicios de remolque y con el paso de los años, han ido desempeñando otro tipo de funciones, como la lucha contra incendios y la prevención y lucha contra la polución y contaminación marina. A día de hoy, la mayoría de los remolcadores cumplen con esos objetivos y se han convertido en barcos realmente versátiles, capaces de remolcar un buque de gran tonelaje por la bocana de entrada del puerto de mercancías de Barcelona, como de apagar un incendio en un buque de pasaje o rescatar un buque en alta mar realizando tareas de salvamento marítimo.<sup>175</sup>*

Un ejemplo real de las diferentes capacidades de los buques son las labores de rescate que realizó el buque oceanográfico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas “Sarmiento de Gamboa” cuando regresaba de una campaña de investigación en el Mar Negro. El buque “Sarmiento de Gamboa” respondió a una llamada de emergencia de las autoridades italianas para que acudiera en socorro de una barcaza que se encontraba en

---

<sup>175</sup> SANTAMARÍA VICARIO Kevin, *Descripción y análisis del sistema propulsor, contra incendios y de prevención de la contaminación de un buque remolcador de 27 metros de eslora*, Facultad Náutica de Barcelona, Diplomatura en máquinas navales Trabajo Final de Carrera, febrero de 2012, p95.

se derrota. El buque científico recogió a 194 personas, de los que más de la mitad eran mujeres y niños.<sup>176</sup>

Por ello, en cierta medida, existirá una redundancia de capacidades entre los recursos marítimos dentro de cada ámbito de actuación –seguridad y protección –.

Por lo tanto, en el ámbito marítimo, las diferentes plataformas marítimas y navales dispondrán de capacidades comunes pero éstas tendrán un cometido principal en uno de los ámbitos y secundario en el otro según se hayan diseñado teniendo en cuenta criterios de eficiencia y coste-eficacia. Es más, cada plataforma podrá estar especializada en alguno de los cometidos dentro de su ámbito de actuación y, además, podrá ser colaboradora para la resolución de incidencias de otro tipo.

Así pues, los recursos a disposición de cada organismo e institución son empleados para llevar a cabo las funciones principales que tiene encomendadas sin perjuicio del apoyo que deba proporcionar al resto. De tal manera que se puede establecer una clasificación de los diferentes recursos de la administración teniendo en cuenta el ámbito de actuación principal de cada Ministerio, como se muestra en la tabla 3, en la siguiente página, en la cual figuran los organismos e instituciones con recursos en el ámbito marítimo y, por lo tanto, no aparecen aquellos organismos que no disponen de medios marítimos para llevar a cabo el desarrollo de sus competencias como, por ejemplo, el MAEC o el MCU.

---

<sup>176</sup> Ministerio de Empleo y de Seguridad Social, Dirección General del trabajo autónomo, de la economía social y de la responsabilidad social de las empresas, Revista “Mar”, nº 543, enero 2015, p74.

**Tabla 3. Clasificación de los organismos e instituciones según el empleo principal de sus recursos en el ámbito marítimo.**

Ámbito de actuación	Ministerio	Organismo/institución
SEGURIDAD MARÍTIMA	Fomento	SASEMAR
		Capitanías marítimas
	Empleo y Seguridad Social	Instituto Social de la Marina
	Ministerio de Economía y Competitividad	Instituto Español de Oceanografía
		CSIC
	MAGRAMA	Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA)
---	Cruz Roja del Mar	
PROTECCIÓN MARÍTIMA	Hacienda y Administraciones Públicas	División Adjunta de Vigilancia Aduanera
	Interior	Guardia Civil
	Defensa	Armada

Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior proporciona una primera imagen de la dispersión de competencias en el ámbito marítimo.

A continuación se detallarán los recursos marítimos y navales de cada organismo e institución con responsabilidades en el ámbito marítimo con base en alguna de las islas canarias o con cometidos en la zona de influencia del archipiélago canario.

### **3.1.1. Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).**

La Sociedad estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) se encarga de los servicios de rescate, búsqueda y salvamento marítimo; prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y control del tráfico marítimo. Para el desarrollo de estos cometidos, SASEMAR cuenta con diferentes tipos de buques (buques polivalentes, remolcadores, embarcaciones “Guardamar” y “Salvamar” y embarcaciones ligeras), bases (estratégicas y subacuáticas) y centros de control de tráfico marítimo.

Los buques polivalentes actúan, principalmente, en las siguientes áreas:

- salvamento de personas.
- lucha contra la contaminación marina, ya que poseen capacidad de recogida de residuos en la mar.
- asistencia y el remolque a buques y otras operaciones marítimas.

Además, debido a sus capacidades y medios disponibles a bordo (sistema de posicionamiento dinámico, espacios específicos para el trabajo de buceadores, equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.) los buques polivalentes también se pueden emplear como plataformas de apoyo a diferentes tipos de operaciones relacionadas con las emergencias marítimas.

Los remolcadores de salvamento se encuentran permanentemente alistados en la mar o en puerto y están diseñados para asegurar la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento, etc.).

Las embarcaciones “Guardamares” y “Salvamares” son embarcaciones de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta

juega un papel fundamental. Son especialmente adecuadas para recoger náufragos del agua, además de poder dar remolques y asistencias.

Las embarcaciones ligeras son embarcaciones pequeñas que se emplean para el salvamento y evacuación de náufragos del agua en el ámbito costero, estando diseñadas para poder actuar en aguas poco profundas y sucias.

Las bases estratégicas se encargan del mantenimiento y reparación de los equipos de salvamento y lucha contra la contaminación para garantizar la operatividad total y la disponibilidad inmediata de los equipos para ser utilizados en una emergencia de la manera más eficaz y rápida posible.

Las bases subacuáticas disponen de medios cualificados materiales y humanos para la ejecución de los servicios de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación y/o de su prevención.

Canarias cuenta con una base estratégica<sup>177</sup> en Tenerife, entre las seis que existen en España, y con una base subacuática<sup>178</sup> en Las Palmas, de las seis que se encuentran repartidas en el litoral español.

Los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) distribuidos a lo largo de la costa y el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS)<sup>179</sup> coordinan los medios humanos y materiales para dar respuesta a las emergencias en la mar. Los CCS se distribuyen para cubrir la franja litoral y la zona SAR marítima española.

---

<sup>177</sup> La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima cuenta con seis bases estratégicas ubicadas en Fene (A Coruña), Santander, Castellón, Cartagena, Sevilla y Tenerife.

<sup>178</sup> La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima dispone de 2 Bases de actuación subacuática permanentes (Bases Principales) y 4 bases operativas de equipos (Bases Secundarias). Las dos bases principales se encuentran ubicadas en las Bases Logísticas de Fene y Cartagena, y las cuatro bases secundarias se encuentran ubicadas en los puertos de Las Palmas, Palma Mallorca, Tarragona y Algeciras.

<sup>179</sup> SASEMAR dispone de un CNCS en Madrid y 19 CCS en la costa, dos de los cuales se encuentran en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Las funciones de dichos Centros son:

- El salvamento de la vida humana en la mar.
- La prevención y lucha contra la contaminación marina.
- La vigilancia y control del tráfico marítimo.
- El apoyo e información tanto a la Administración Marítima, como a otras administraciones e instituciones.

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

Además, los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en Las Palmas y Tenerife tienen asignadas las tareas de cumplimiento de las medidas asociadas a la Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) de Canarias tales como el control de los Dispositivos de Separación de Tráfico Marítimo de Canarias.

También, los Centros de Coordinación de Salvamento ubicados en Las Palmas y Tenerife, al estar ubicados en ámbitos portuarios, realizan además tareas de seguimiento del tráfico de buques en sus aproximaciones y salidas de los puertos correspondientes.

A continuación se detallan, en la tabla siguiente, los recursos de que dispone SASEMAR en el ámbito marítimo para su actuación en las aguas del archipiélago canario.

**Tabla 4. Recursos de SASEMAR en el ámbito marítimo.**

LPA: Las Palmas, TFE: Santa Cruz de Tenerife, LZT: Lanzarote, FTV: Fuerteventura, PLM: La Palma, GOM: La Gomera, HIE: El Hierro.

<b>Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Ministerio de Fomento)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (isla base)</b>	<b>Observaciones</b>
Base estratégica	1 (TFE)	
Base subacuática secundaria	1 (LPA)	
CCS	1 (LPA) 1 (TFE)	
Buque polivalente	1 (TFE)	“Miguel de Cervantes” en Santa Cruz de Tenerife (Tenerife).
Remolcador	1 (LPA)	“Punta Salinas” en Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria)
Embarcación tipo Guardamar	1 (Canarias)	Guardamar “Talia” no dispone de una base fija sino que se encuentra itinerante entre las dos provincias del archipiélago canario.
Embarcación de salvamento ligera	1 (TFE) 1 (PLM)	“LS-Mercurio” en Puerto de la Cruz (Tenerife) “LS-Titán” en Tazacorte (La Palma)
Embarcación SALVAMAR	1 (HIE) 1 (GOM) 1 (PLM) 3 (TFE) 2 (LPA) 1 (FTV) 1 (LZT)	Embarcaciones SALVAMAR (base): - Adhara (La Restinga-El Hierro). - Alphecca (San Sebastián de la Gomera-La Gomera). - Canopus (San Juan - Tenerife). - Tenerife (Santa Cruz de Tenerife-Tenerife). - Alpheratz (Los Cristianos-Tenerife). - Menkalinan (Arguinegín-Gran Canaria). - Nunki (Las Palmas de Gran Canaria-Gran Canaria). - Alphard (Santa Cruz de La Palma-La Palma). - Mizar (Gran Tarajal-Fuerteventura). - Al Nair (Arrecife-Lanzarote).

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.2. Instituto Español de oceanografía (IEO).

El Instituto Español de Oceanografía dispone de buques oceanográficos y de embarcaciones menores.

Los buques oceanográficos se emplean para la recogida de muestras, tanto de agua como de sedimentos, la determinación de variables físicas y químicas del agua de mar, así como para los estudios de flora y fauna marina.

Los buques del IEO tienen base en la península, en el puerto de Vigo (Pontevedra), pero realizan las campañas en cualquier parte de las aguas territoriales o de jurisdicción española<sup>180</sup>.

El IEO desarrolla, también, campañas en los buques “Sarmiento de Gamboa” y “Hespérides” operados por el CSIC y la Armada Española respectivamente. Además, el IEO participa en el “Hespérides” en las campañas de investigación de la Zona Económica Exclusiva (Ministerio de Defensa) y de la Extensión de Límites Territoriales (MAEC).

Aunque no existe una distribución oficial de estos buques en el espacio marítimo español, el Buque Oceanográfico “Ángeles Alvariño” es el que lleva a cabo, mayormente, las operaciones en las aguas del archipiélago canario y su entorno<sup>181</sup>.

---

<sup>180</sup> Durante los años 2012 y 2013, el buque oceanográfico “Ramón Margalef”, y en el año 2014 el buque oceanográfico “Ángeles Alvariño” participaron en la campaña “Vulcano” en la isla del Hierro con motivo de la erupción del volcán submarino en “el mar de las calmas” al sur de la isla. En 2014 está previsto que el buque oceanográfico “Ángeles Alvariño” realice una campaña en la isla de El Hierro entre los meses de octubre y noviembre como parte del proyecto MIDAS que se enmarca en la misión SMOS (*Soil Moisture and Ocean Salinity*) para obtener datos de la humedad contenida en los primeros centímetros del suelo en zonas continentales y de salinidad en las capas superficiales del océano.

<sup>181</sup> Información proporcionada por el Capitán del buque y el jefe de proyecto en la visita realizada al BO “Ángeles Alvariño” el día 24 de mayo de 2014 durante su escala en Las Palmas de Gran Canaria.



Tabla 5. Recursos del IEO en el ámbito marítimo.

Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Economía y Competitividad)		
Tipo de unidad	Número de unidades	Observaciones
Buque oceanográfico	8	BO Cornide de Saavedra. BO Ramón Margalef BO Francisco de Paula Navarro BO Odón de Buen BO José Rioja BO José María Navaz BO Lura BO Ángeles Alvariño
Centro oceanográfico costero	1 (TFE)	Este centro se dedica a la investigación marina <sup>182</sup> .
Buque oceanográfico "Sarmiento de Gamboa"	1	El "Sarmiento de Gamboa", con base de operaciones se encuentra en el puerto de Vigo (Galicia), está destinado a la investigación en aguas del Océano Atlántico. El CSIC es el responsable del mantenimiento del equipamiento científico del buque y aporta el personal técnico de apoyo para la realización de las campañas oceanográficas.

Fuente: Elaboración propia.

---

<sup>182</sup> Las acciones investigadoras de este centro son: evaluación de pesquerías de Canarias; estudios sobre la sardina de África occidental; estudios sobre los cefalópodos de África occidental; estudios de los espáridos en las Pesquerías del Atlántico Centro Oriental; estudios de química y contaminación marina; estudios sobre la pesquería de túnidos de las Islas Canarias; estudios de los túnidos tropicales del Océano Atlántico; investigación y optimización del cultivo de la dorada. (Estudios de fisiología y nutrición); desarrollo de técnicas de cultivo de nuevas especies para la acuicultura; estudios de hidrografía y corrientes en Canarias; estudio de parámetros en la Estación de Series Temporales en el Océano-Islands Canarias (ESTOC).

### 3.1.3. Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

El CSIC cuenta con tres buques oceanográficos (BO) para el desarrollo de sus cometidos. Estos buques han realizado campañas en el archipiélago canario.

**Tabla 6. Recursos del CSIC en el ámbito marítimo.**

<b>Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Ministerio de Economía y Competitividad)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades</b>	<b>Observaciones</b>
Buque oceanográfico (BO)	3	<p>El BO “García del Cid” se utiliza específicamente para la investigación científica marina de distinta índole (biológica, geológica, oceanografía física...) en el Mediterráneo Occidental, zona ibérica del Atlántico e Islas Canarias. Este buque está al servicio de los grupos científicos nacionales o internacionales que desarrollan investigación oceanográfica.</p> <p>El BO “Sarmiento de Gamboa” se emplea para la investigación en aguas del Océano Atlántico, centrándose en el estudio de la circulación oceánica global, la biodiversidad marina, los recursos pesqueros y el cambio climático.</p> <p>El BO Mytilus está diseñado para trabajos de química, física, biología, pesca y geología marina. Su dedicación a la investigación se circunscribe en su mayor parte al entorno de Galicia, aunque en ocasiones realiza investigación en otras zonas de la Península Ibérica y Canarias.</p>
Unidad de Tecnología Marina (UTM)	1	Esta unidad se encarga del mantenimiento del equipamiento científico de los buques y aporta el personal técnico de apoyo para la realización de las campañas oceanográficas.

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.4. Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA).

La Secretaría General de Pesca cuenta con tres buques oceanográficos (BO) para el desarrollo de sus cometidos.

Los buques oceanográficos se emplean para la investigación oceanográfica y pesquera, para la elaboración de cartas de pesca de la plataforma continental española y para la localización de nuevos caladeros y recursos marinos.

Estos buques tienen su base en puertos peninsulares pero realizan sus campañas allá donde existan intereses nacionales.

**Tabla 7. Recursos de SEGEPESCA en el ámbito marítimo.**

<b>Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA)</b> <b>Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades</b>	<b>Observaciones</b>
Buque oceanográfico	3	<p>El BO "Vizconde de Eza" se emplea para analizar y evaluar el estado de los mares y está especializado en la búsqueda de nuevos caladeros en aguas profundas.</p> <p>El BO "Emma Bardán" se emplea para evaluar el estado de nuestros caladeros y recursos marinos, así como para la elaboración de cartas de pesca de la plataforma continental española.</p> <p>El BO "Miguel Oliver" se emplea para la investigación pesquera y oceanográfica.</p>

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.5. Cruz Roja del Mar (CRM).

La Cruz Roja del Mar cuenta con embarcaciones de salvamento ligeras, que están destinadas al salvamento en todo el litoral y en aguas interiores, con capacidad de actuar en caso de mal tiempo.

**Tabla 8. Recursos de la Cruz Roja del Mar en el ámbito marítimo.**

<b>Cruz Roja del Mar (CRM) (Cruz Roja Española (CRE))</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Embarcación de salvamento ligera	1 (HIE) 1 (LPA) 1 (FTV)	Estas embarcaciones operan desde las bases de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de acuerdo a un Convenio Marco de Cooperación suscrito en 1995.

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.6. Instituto Social de la Marina (ISM).

El Instituto Social de la Marina (ISM) dispone de dos buques asistenciales, que están diseñados especialmente para prestar asistencia sanitaria y logística los barcos pesqueros españoles en cualquier caladero y para navegar en todos los mares del mundo y en condiciones meteorológicas extremas.

Los buques disponen de un hospital con acceso directo al helipuerto y a la cubierta. El hospital cuenta con quirófano, laboratorio, sala de cuidados intensivos, sala de curas, sala de exploraciones radiográficas, sala de aislamiento (para el tratamiento de quemados, infecciosos y psiquiátricos). Además cuenta con una zona de náufragos.

**Tabla 9. Recursos del ISM en el ámbito marítimo.**

<b>Instituto Social de la Marina (Ministerio de empleo y Seguridad Social)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Buque asistencial	1 (LPA)	Buque "Esperanza del mar".

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.7. División Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA).

La División Adjunta de Vigilancia Aduanera cuenta con los buques del Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA) para el desarrollo de sus cometidos.

Las embarcaciones del SVA, patrulleros y buques de operaciones especiales, prestan servicio, especialmente, en lo relativo a la vigilancia y represión del contrabando y como resguardo fiscal del Estado.

**Tabla 10. Recursos de la DAVA en el ámbito marítimo.**

<b>División Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA)</b> <b>(Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Patrullero de altura	1 (LPA)	Buque de operaciones especiales "Petrel". Este buque opera desde Las Palmas aunque su base se encuentra en la península.
Patrullero medio porte	1 (LPA)	Patrullero "Sacre".
Patrullero de medio porte	1 (TFE)	Patrullero "Alcaraván V".

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.8. Guardia Civil.

La Guardia Civil desarrollará sus competencias en el mar territorial con los buques con que cuenta su Servicio Marítimo, los Grupos Especiales de Actividades Subacuáticas (GEAS) y los patrulleros oceánicos que pertenecen al Grupo Marítimo. Además cuenta con el Centro de Coordinación Regional de Canarias y el Centro Regional de Vigilancia Marítima del Atlántico (CRVMA).

**Tabla 11. Recursos de la Guardia Civil en el ámbito marítimo.**

<b>Guardia Civil (Ministerio del Interior)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Patrulleros	3 (TF) 2 (LPA) 3 (TFV)	“Río Jándula” (TF). Patrulla GC-TF. “Pico Teide” (TF). Patrulla GC-TF. “Río Tambre” (LPA). Patrulla GC-TF. “Río Órbigo” (FTV). Patrulla FTV-LZT. “Canal Bocayna” (FTV). Patrulla FTV-LZT. “Río Cabaleiro” (FTV). Patrulla FTV-LZT. “Almirante Díaz Pimienta” (LPA). Patrulla GC-TF. “Río Ara” (TF).
GEAS	1 (LPA) 1 (TFE)	Cada GEAS se compone de 3 equipos de buceo.
Patrulleros oceánicos	2 (LPA)	“Río Segura” (LPA). “Río Tajo” (LPA).
SIVE	LPA FTV LZT	El sistema se reparte entre las islas orientales del archipiélago.

Fuente: Elaboración propia.

Las patrulleras del Servicio Marítimo y los GEAS dependen de las Comandancias de la Guardia Civil y, por lo tanto, en Canarias, están repartidas entre la Comandancia de Las Palmas y la de Tenerife. Ambas Comandancias están encuadradas en la 16ª Zona, que corresponde a la Zona de la Comunidad Autónoma de Canarias y que depende del Mando de Operaciones. Por otra parte, los patrulleros oceánicos dependen directamente del Grupo marítimo, unidad que se encuentra en la Dirección General de la Guardia Civil, en Madrid. No obstante, estos patrulleros oceánicos tienen su base en Las Palmas.

El CRVMA se encuentra ubicado en Las Palmas de Gran Canaria con dependencia del Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de costas y fronteras (CCVMF), que actúa como órgano de asesoramiento y coordinación de la DAO de la Dirección General de la Guardia Civil.

El Centro de Coordinación Regional de Canarias<sup>183</sup>, que se encuentra ubicado en Las Palmas de Gran Canaria, se constituye como el Centro de Situación y Seguimiento en la gestión de fronteras marítimas en Canarias y del control de la inmigración ilegal en las islas. Este centro colabora en impedir la salida de embarcaciones de inmigrantes en los países de origen y evitar la llegada inadvertida de embarcaciones a Canarias de acuerdo a la legislación nacional e internacional vigente y con los convenios suscritos en materia de seguridad marítima y salvamento de la vida humana en la mar, protegiendo la vida de los inmigrantes naufragos y respetando su dignidad. Este centro cuenta, para el desarrollo de sus cometidos, con el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) de la Guardia Civil que Francisco Gabella Maroto, General Jefe de la Jefatura de Fiscal y Fronteras de la Dirección General de la Guardia Civil, define como:

*“dispositivo operativo que, sobre un soporte técnico, facilita la vigilancia de la franja de mar territorial y su entorno, aportando, en tiempo real, la información obtenida a Centros de Mando y Control, desde los que se dan las órdenes precisas para la interceptación de cualquier elemento susceptible de entrar ilegalmente en el territorio de la Unión Europea”.*<sup>184</sup>

---

<sup>183</sup> La ORDEN PRE/3108/2006, de 10 de octubre, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se dispone la creación de la autoridad de coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y se establecen normas para su actuación.

<sup>184</sup> GABELLA MAROTO Francisco, *Control de fronteras*, Instituto universitario de investigación sobre seguridad interior, UNED, junio 2005, p4.

### 3.1.9. Capitanías marítimas.

Las Capitanías Marítimas coordinan sus actividades con las autoridades u organizaciones portuarias correspondientes en los puertos de interés general y en los de competencia de las Comunidades Autónomas para el desarrollo de sus cometidos relacionados con la seguridad marítima y de la navegación, el salvamento de la vida humana en el mar y la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y la protección marítima. Además deben dirigir las actuaciones de SASEMAR en su ámbito geográfico de competencia y colaborar con el Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral.

Para todo ello, las Capitanías Marítimas, que no disponen de medios marítimos, se estructuran en tres áreas de gestión: Seguridad Marítima y prevención y lucha contra la contaminación del medio marino; Inspección Marítima; y Tráfico Marítimo, despacho, registro, personal marítimo y asuntos generales.

**Tabla 12. Recursos de las Capitanías Marítimas en el ámbito marítimo.**

<b>Capitanías marítimas (Ministerio de Fomento)</b>		
<b>Unidad (Tipo)</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Capitanía marítima	1 (LPA) 1 (TFE)	Las Capitanías Marítimas disponen de centros de control de tráfico marítimo. Los centros de control de tráfico portuario, que dependen de la Autoridad portuaria correspondiente, comparten la ubicación con estos centros de control de tráfico marítimo.

Fuente: Elaboración propia.



**3.1.10. Armada.**

La Armada, para las funciones que tiene encomendadas, cuenta con unidades navales, unidad de buceadores, Equipos Operativos de Seguridad (EOS) de Infantería de Marina y Comandancias y Ayudantías navales.

Los buques dedicados a la hidrografía, la investigación oceanográfica y los asociados al Plan General de Vigilancia de Pesca no tienen dedicación exclusiva a la zona de Canarias pero pueden desempeñar sus cometidos en estas aguas cuando sea necesario.

En cuanto a las unidades en tierra, todas se encuentran situadas en la isla de Gran Canaria a excepción de la Comandancia Naval de Tenerife y de las ayudantías navales.

Las Comandancias y Ayudantías Navales se distribuyen entre las islas con la misión de contribuir a la Acción Marítima para reforzar la presencia de la Armada en nuestras costas y garantizar la Seguridad Marítima. Para ello, existe una Comandancia Naval en cada una de las provincias de la comunidad autónoma de Canarias y las Ayudantías Navales se agrupan por provincias, dependiendo cada una de ellas de la Comandancia Naval correspondiente a dicha provincia.

No obstante, existe una excepción a esta distribución, debido a la baja del servicio de la ayudantía naval de El Hierro desde finales del año 2014. Así, desde enero de 2015 la ayudantía naval correspondiente a la isla de La Gomera ha asumido también la responsabilidad de la isla de El Hierro pasando a denominarse ayudantía naval de La Gomera-Hierro.

Tabla 13. Recursos de la Armada en el ámbito marítimo.

<b>Armada (Ministerio de Defensa)</b>		
<b>Tipo de unidad</b>	<b>Número de unidades (base)</b>	<b>Observaciones</b>
Patrullero de altura	4 (LPA)	Buques de Acción Marítima “Meteoro”, “Rayo”, “Relámpago” y “Tornado”.
Unidad de buceadores	1 (LPA)	Unidad de buceadores del Mando Naval de Canarias
Equipos Operativos de Seguridad (EOS)	1 (LPA)	Disponible un EOS para las misiones de seguridad marítima.
Cuartel General del Mando Naval de Canarias	1 (LPA)	
Arsenal Militar	1 (LPA)	
Comandancias Navales (CCNN)	1 (LPA) 1 (TFE)	
Ayudantías navales (AANN)	1 (LZT) 1 (FTV) 1 (PLM) 1 (GOM) 1 (HIE)	Las AANN de Lanzarote y Fuerteventura dependen de la CN de Las Palmas y las AANN de La Palma, La Gomera y el Hierro dependen de la CN de Tenerife.
Buques asociados al Plan General de Vigilancia de Pesca	3	PA “Alborán” PA “Arnomendi” PA “Tarifa”
Buques hidrográficos (BH)	4	BH “Malaspina” BH “Tofiño” BH “Rigel” BH “Antares”
Buques de investigación oceanográfica (BIO)	2	BIO “Hespérides” BIO “Las Palmas” <sup>185</sup>
Instituto hidrográfico de la Marina (IHM)	1	

Fuente: Elaboración propia.

<sup>185</sup> El remolcador Las Palmas fue reconvertido a BIO y, hasta ahora, contribuía hasta ahora en las campañas de investigación. A partir de 2014, entre sus cometidos ya no figura este tipo de misiones aunque sigue manteniendo cierta capacidad.

### 3.1.11. Comunidad autónoma de Canarias.

La Comunidad autónoma de Canarias dispone de cierto número de buques de menor para el desarrollo de sus cometidos en las aguas interiores. La mayoría de dichos buques son de una eslora inferior a 10 metros y, por lo tanto, tienen una limitada capacidad de navegación para ser empleados en el mar territorial si fuera el caso.

Según la lista oficial de buques del Ministerio de Fomento, de los 68<sup>186</sup> buques y embarcaciones registrados en la "lista octava"<sup>187</sup> solamente 6 de ellos son de eslora de entre 10 y 20 metros y que, por lo tanto, podrían ser utilizados con ciertas limitaciones en el mar territorial en zonas próximas a la costa.

Además, el Instituto Politécnico de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Canarias<sup>188</sup>, dependiente de la Viceconsejería de pesca y aguas del Gobierno de Canarias, se encuentra en Arrecife (Lanzarote) y cuenta con el buque "La Bocaina" para prácticas. Este buque, de mayor eslora (30 metros) si bien, en un momento dado, podría ser empleado para otros fines, tiene como labor principal la formación profesional náutico-pesquera.

Debido a lo anterior, y dado que las competencias de la Comunidad Autónoma se centran, principalmente, en las aguas interiores, no se relacionarán los recursos marítimos disponibles, aunque se compararán entre las diferentes islas.

De la comparación entre provincias resulta que la provincia de Tenerife dispone del 57% de las embarcaciones y la provincia de Las Palmas dispone, por lo tanto, de un 43% de estos recursos marítimos.

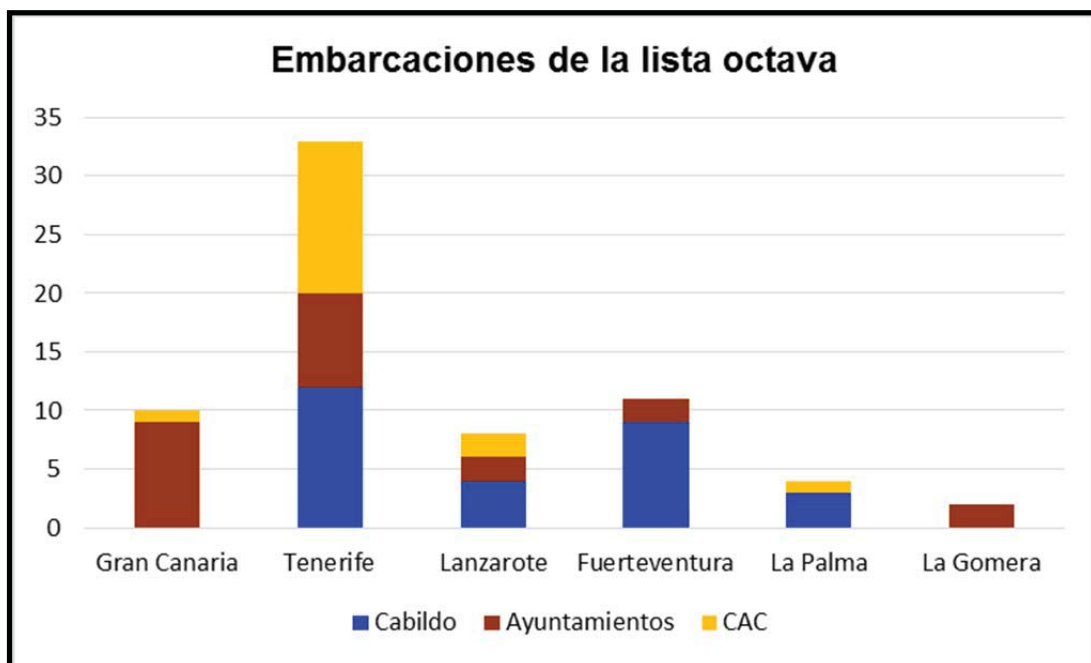
---

<sup>186</sup> Datos extraídos de la lista oficial de buques del Ministerio de Fomento del año 2009.

<sup>187</sup> La lista octava contiene la lista de los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local.

<sup>188</sup> La escuela oficial de formación profesional náutico-pesquera de Lanzarote se clasificó como instituto politécnico nacional marítimo-pesquero según el Real Decreto 1887/1976, de 18 de junio (B.O.E. 190).

**Gráfico 14. Recursos de la Comunidad autónoma de Canarias en el ámbito marítimo.**



Nota: Todas estas embarcaciones tienen una eslora menor de diez metros, a excepción de seis de ellas: cuatro pertenecientes al Gobierno de Canarias (una situada en Gran Canaria y tres en Tenerife), una perteneciente al Cabildo de Lanzarote y una al Cabildo de Fuerteventura.

Fuente: Elaboración propia.

### 3.2. ANÁLISIS DE LOS RECURSOS MARÍTIMOS Y NAVALES.

Como ya se ha comprobado en los anteriores capítulos, la responsabilidad en el ámbito marítimo se encuentra dispersa entre los diferentes organismos e instituciones del Estado contando, muchos de ellos, con medios propios para el desarrollo de sus competencias en el mar. Por lo tanto, procede realizar el análisis de las necesidades de recursos y su distribución para optimizar su empleo y el gasto de la Administración.

El análisis se realizará comparando los cometidos de los diferentes organismos e instituciones con recursos dedicados al ámbito marítimo para

fomentar las sinergias y estudiar la posibilidad de su empleo compartido. Además, llegado el caso, se analizarán las características de las unidades implicadas para considerar su uso complementario y apoyo mutuo. El objetivo será concluir si es posible y conveniente una reducción de recursos manteniendo los objetivos que determina el Estado para la defensa de los intereses nacionales.

Los recursos empleados por la Administración se pueden dividir en “operativos” y “terrestres”. Dentro de este análisis se entenderá como unidad “operativa” a las unidades marítimas, navales y las unidades desplegadas en la mar<sup>189</sup>. Las unidades desplegadas podrán hacerlo de forma autónoma o formando parte de las unidades marítimas y navales. En cuanto a las “unidades terrestres”, me referiré a aquellas unidades que realizan sus funciones desde tierra, pudiendo desplegar a lo largo de la costa en la franja terrestre<sup>190</sup> o apoyar las operaciones en la mar.

Teniendo en cuenta que a ciertas unidades se les puede dar un uso dual, se ha considerado el peso de su aportación a la “seguridad marítima” y a la “protección marítima” para asignarlas a un ámbito solamente, como si de su función principal se tratase. Así, por ejemplo, las Comandancias Navales de la Armada, a pesar de pertenecer al Ministerio de Defensa, se han contabilizado en el ámbito de la seguridad marítima por su mayor relación con la Administración marítima que lleva a cabo el Ministerio de Fomento a través de sus Capitanías Marítimas.

---

<sup>189</sup> Un ejemplo de unidad desplegable sería un “equipo operativo de seguridad” de Infantería de Marina de la Armada para acometer funciones de seguridad marítima en aguas de jurisdicción nacionales.

<sup>190</sup> Un ejemplo de unidad terrestre desplegable sería una de las unidades móviles del SIVE de la Guardia Civil para la vigilancia de la inmigración irregular en Canarias.

**Tabla 14. Recursos de la Administración en el ámbito marítimo que pueden operar en las aguas del archipiélago canario.**

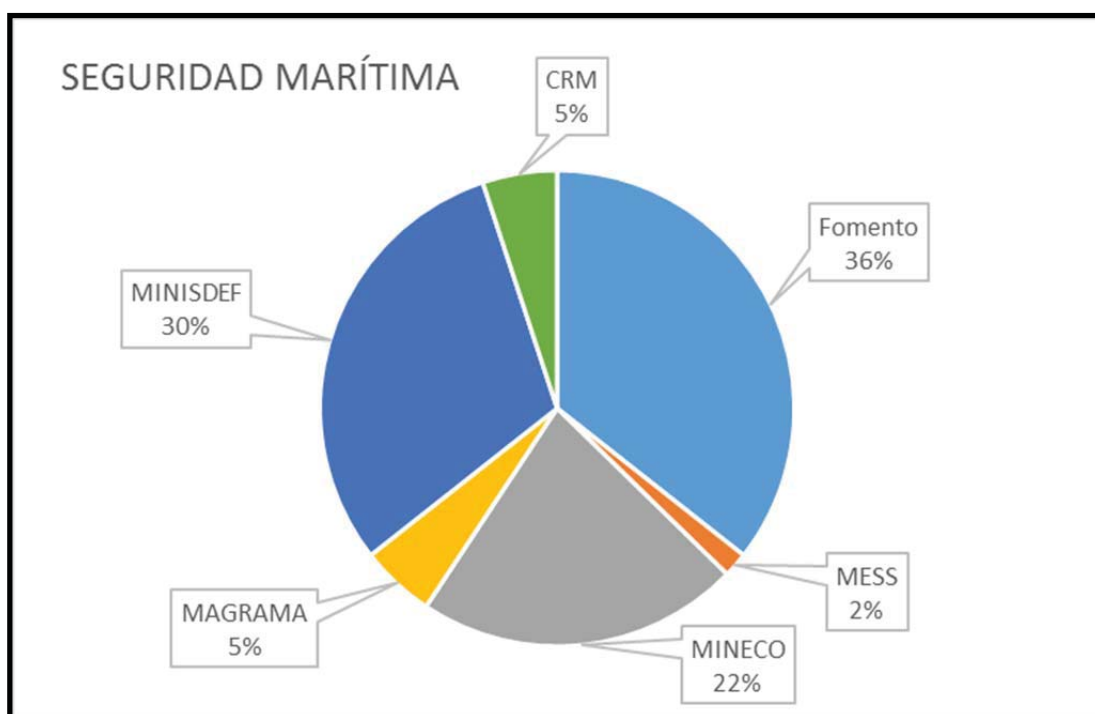
Ámbito de actuación principal	Ministerio	Organismo / institución	Número de unidades:	
			Operativas	Terrestres
SEGURIDAD MARÍTIMA	Fomento	SASEMAR	15	4
		Capitanías marítimas	---	2
	Empleo y Seguridad Social	Instituto Social de la Marina	1	---
	Ministerio de Economía y Competitividad	Instituto Español de Oceanografía	9	1
		CSIC	2	1
	MAGRAMA	SEGEPESCA	3	---
	Defensa	Armada	9	9
	---	Cruz Roja del Mar	3	---
<b>SUBTOTAL SEGURIDAD MARÍTIMA</b>			<b>39</b>	<b>9</b>
PROTECCIÓN MARÍTIMA	Hacienda y Administraciones Públicas	División Adjunta de Vigilancia Aduanera	3	---
	Interior	Guardia Civil	10	9
	Defensa	Armada	7	12
<b>SUBTOTAL PROTECCIÓN MARÍTIMA</b>			<b>20</b>	<b>21</b>
<b>TOTAL UNIDADES</b>			<b>59</b>	<b>30</b>

Fuente: Elaboración propia.

Del total, hay que tener en cuenta que las unidades del IEO, CSIC, SEGEPESCA y las unidades de la Armada dedicadas a la hidrografía y oceanografía operan en Canarias pero sin dedicación exclusiva en esta zona por desarrollar sus cometidos en todas las aguas de jurisdicción nacionales.

La tabla anterior muestra la distribución de todos los medios dedicados al ámbito marítimo. El análisis de este reparto contribuirá al estudio de la eficiencia de la distribución y empleo de estos medios y, además, presentará la problemática y la necesidad del número de unidades dedicadas a la seguridad y a la protección marítima.

**Gráfico 15. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario en el ámbito de la seguridad marítima.**

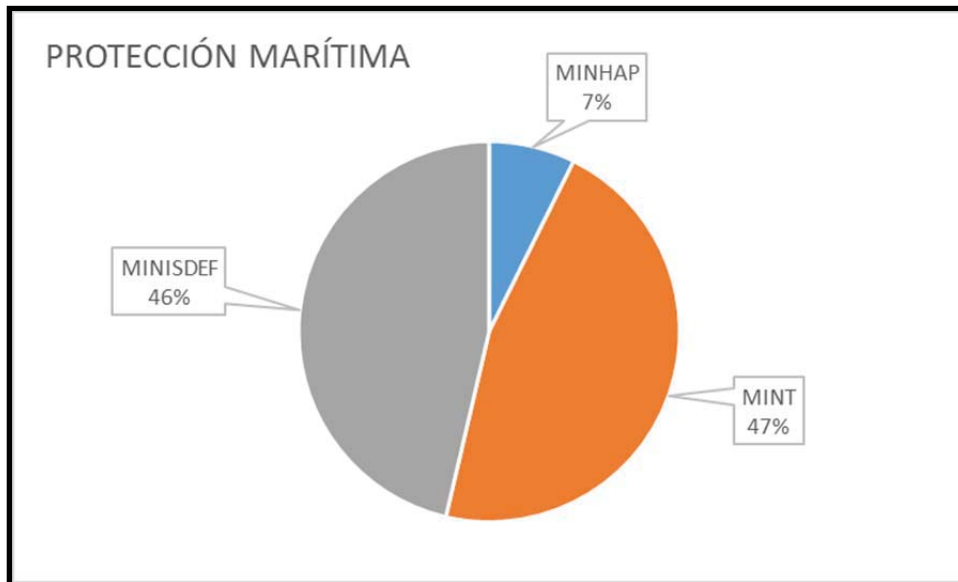


Fuente: Elaboración propia.

Los gráficos 15 y 16 reflejan que, atendiendo al número de unidades marítimas y navales disponibles, los ministerios con mayor peso en cada ámbito son, por este orden, los siguientes:

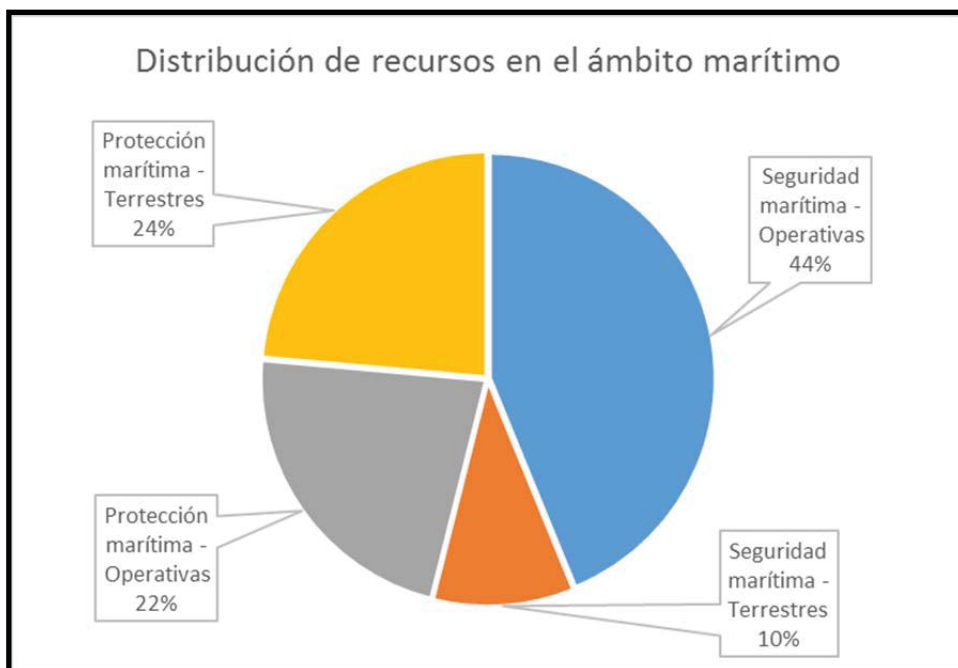
- Seguridad marítima: Fomento, Defensa, Economía y Competitividad.
- Protección marítima: Defensa, Interior.

**Gráfico 16. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario en el ámbito de la protección marítima.**



Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 17. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario por ámbito de actuación.**



Fuente: Elaboración propia.



A la vista de estos gráficos parece ser que, dentro del ámbito de la seguridad marítima, es bastante mayor la inversión en medios operativos que terrestres; en cambio, en el ámbito de la protección marítima, parece dedicarse el mismo esfuerzo. Teniendo en cuenta la extensión del mar en comparación con la terrestre del archipiélago canario, parece más razonable la distribución de los medios que se efectúa en el ámbito de la seguridad que en el de la protección marítima.

Además, hay que tener en cuenta que un problema de seguridad marítima (naufragio, asistencia médica, contaminación marina, etc.) puede surgir allá donde se halle un buque, navegando o fondeado, se encuentre o no en aguas de nuestra jurisdicción. Por ejemplo: el naufragio de un buque petrolero más allá de la zona contigua al norte de la isla de Tenerife podría constituir un serio problema de contaminación marina para las aguas jurisdiccionales españolas en el archipiélago canario; un naufragio de una embarcación en el área SAR asignada a España por la OMI constituye un problema de seguridad de la vida humana en la mar en nuestra área de responsabilidad.

Además también hay que tener en cuenta que un incidente relacionado con la “protección marítima” puede derivar en una de “seguridad marítima”. Un ejemplo de ello son los sucesos acaecidos en noviembre de 2014 en la llamada “zona de exclusión” decretada por el Ministerio de Fomento para los trabajos de exploración petrolífera del buque plataforma de Repsol “Rowan Renaissance”. El incidente de “protección marítima” que tuvo lugar debido a la violación de esta zona dio lugar, desgraciadamente, a un accidente relacionado con la “seguridad de la vida humana en la mar” que terminó con la evacuación aérea urgente de una persona para proporcionarle el tratamiento hospitalario adecuado.

Por lo tanto, el número de unidades marítimas dedicadas a la seguridad marítima deben poder cubrir la máxima extensión de mar posible para resolver los problemas de seguridad marítima nacionales y combatir los riesgos y amenazas que, en este ámbito, afecten a nuestros intereses y, además, colaborar en los compromisos internacionales adquiridos.

Por otra parte, en cuanto a protección marítima se refiere, el número es menor ya que los riesgos y amenazas, aun cuando no se conozcan con exactitud, se pueden concretar en mayor medida en unas áreas determinadas. Por ejemplo: el problema de la llegada de inmigración irregular a Canarias es más probable que se acuse en las islas orientales, más cercanas al continente africano, que en las islas occidentales; el problema del robo de petróleo a buques petroleros es más probable que se realice en los fondeaderos que en alta mar.

Así pues, parece que, atendiendo al número de unidades, es necesario disponer de una mayor flota dedicada a la seguridad marítima que a la protección si estas unidades fuesen específicas para estos cometidos, aunque ya hemos visto que todas las unidades marítimas pueden contribuir, en mayor o menor medida, al salvamento de la vida humana en la mar.

Por otra parte, a la vista del gráfico anterior, el esfuerzo que se realiza en general en cada uno de estos ámbitos es similar, siendo un poco mayor en el de la seguridad marítima, lo cual parece razonable ya que los incidentes de seguridad marítima son continuos en el tiempo y no dependen, como en el caso de la protección marítima, del estado del país (paz, conflicto o guerra). Esto no quiere decir que se pueda bajar la guardia en cuanto a la disposición de recursos para la protección marítima ya que, en caso de necesitarse, y teniendo en cuenta el tiempo necesario que se invierte en la construcción naval, si no se dispone de un remanente no se podrá responder efectivamente a la amenaza.

En este sentido, hay que tener en cuenta que la construcción naval ha mejorado sobremanera desde los tiempos en que se construía mediante el método convencional, es decir, de uno en uno y sobre la grada o dentro de un dique seco, hasta los tiempos actuales en los que se emplea empleo de la construcción modular integrada tanto para buques civiles como militares, incluidos los submarinos. Este último tipo de construcción naval permite mejorar el producto y reducir el tiempo de construcción. Aun así, actualmente, los tiempos de construcción llegan a ser apreciables. Sirva

como ejemplo el largo “periodo de gestión” de nueve años –desde la firma del contrato en 1997 hasta la entrega de la F-104 en 2006– que se empleó para la construcción de las primeras cuatro fragatas más modernas de la Armada –las F-100, correspondientes a la clase “Álvaro de Bazán”–.

Es por ello que, aunque la construcción actual permite mejorar el proceso y reducir el tiempo de construcción, siempre se debe disponer de una mínima capacidad de respuesta manteniendo una aceptable distribución de recursos entre los ámbitos de “seguridad” y “protección” marítima.

Asumiendo un cierto reparto entre unidades dedicadas a la seguridad y a la protección marítima, pasemos a analizar la distribución existente de los medios marítimos.

Dentro de la seguridad marítima, los organismos nacionales que operan en la mar se pueden dividir en dos tipos atendiendo a sus cometidos principales:

- Los relacionados con la seguridad de la vida humana en la mar y con la protección del medio ambiente marino: SASEMAR, Instituto Social de la Marina, Cruz Roja del Mar y la Armada.
- Los relacionados con la investigación oceanográfica y pesquera: Instituto Español de Oceanografía, CSIC, SEGEPESCA y la Armada.

Dentro de la protección marítima, los organismos nacionales que operan en la mar se pueden dividir en dos tipos atendiendo a sus cometidos principales:

- Los relacionados con la represión de los delitos que atenten contra los intereses nacionales y los ciudadanos españoles: DAVA, Guardia Civil y la Armada.
- Los relacionados con la Defensa nacional: Armada.

### **3.2.1. Seguridad marítima: seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino.**

Tal y como se ha mencionado anteriormente, en este apartado se incluyen a SASEMAR, al Instituto Social de la Marina, a la Cruz Roja del Mar y a las unidades de la Armada dedicadas al Plan General de Vigilancia de Pesca.

Los buques del Instituto Social de la Marina son buques asistenciales con unas características y capacidades muy diferentes a las unidades de SASEMAR y de la Cruz Roja del Mar, por lo que no cabe comparación alguna en cuanto a capacidades. Además, el área de actuación suele ser casi siempre en alta mar y se encuentra condicionada por la zona de faena de los buques pesqueros españoles. Por otra parte, su compromiso de permanecer operativo en las zonas asignadas al menos durante 290 días al año<sup>191</sup>, al que habrá que sumar los días de tránsito a la zona, no deja tiempo en el resto del año para programar colaboraciones con otros organismos e instituciones en lo relacionado con la seguridad marítima.

Por otro lado, SASEMAR y Cruz Roja del Mar tienen prácticamente los mismos cometidos.

La Cruz Roja del Mar se creó en el año 1971 para "procurar el salvamento de las personas que se encuentren en peligro en la mar a lo largo de las costas Españolas o en aguas interiores navegables, así como llevar a cabo cuanta labor humanitaria pueda realizar a favor de la gente de mar".

SASEMAR entró en funcionamiento en el año 1993 con la misión de, en una frase, "proteger la mar y la vida en la mar". Además, SASEMAR, como se puede apreciar en la tabla anterior, dispone de muchos más recursos marítimos y sus cometidos se extienden en una zona mayor que engloba a la de la Cruz Roja del Mar. Por lo tanto, para la misma zona de

---

<sup>191</sup> Según lo especificado en la carta de servicios 2013-2016 del ISM.

actuación se estarían duplicando los recursos marítimos y disminuyendo la eficiencia de su empleo al dividir el trabajo entre varias unidades.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que las embarcaciones de la Cruz Roja operan desde las bases de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de acuerdo a un Convenio Marco de Cooperación suscrito en 1995. Desde entonces se suscriben planes de actuación anuales para realizar el mantenimiento de las bases desde las que operan las embarcaciones, el mantenimiento preventivo y correctivo de las unidades de la Cruz Roja y la contratación de patrones profesionales para garantizar la operatividad de las embarcaciones las 24 horas del día.

Así pues, dado que la creación de SASEMAR es posterior a la de la Cruz Roja del Mar, que SASEMAR cuenta con más medios y capacidades (según lo expuesto en el apartado 3.1.) y que incluye los cometidos de la Cruz Roja del Mar y puede actuar en sus mismas áreas, parece posible la integración de los medios de la Cruz Roja del Mar en los medios de SASEMAR y llevar a cabo la extinción de la Cruz Roja del Mar para no duplicar recursos y optimizar los existentes mejorando su eficiencia.

Anualmente se renueva el Plan General de Vigilancia de Pesca (PGVP)<sup>192</sup> donde se determinan las líneas básicas de acción y las prioridades para llevar a cabo las actividades necesarias de vigilancia e inspección de pesca marítima en la mar de manera que resulten apropiadas para los fines de la Secretaría General de Pesca y sean aplicables y practicables para la Armada de acuerdo a los recursos y medios disponibles.

Las unidades de la Armada asociados al PGVP son, normalmente, los tres patrulleros de altura de la clase "Alborán", aunque el resto de unidades

---

<sup>192</sup> El Plan de Vigilancia de Pesca se aplica en: las aguas de soberanía o jurisdicción españolas; las aguas comunitarias de otros Estados miembros y aguas internacionales de acuerdo con los planes de despliegue conjunto NAFO, NEAFC, campañas pelágicas y atún rojo, y el reglamento CE 1224/2009 del Consejo Europeo por el que se establece un régimen comunitario de control; y en las campañas que se establezcan en virtud de tratados multilaterales.

de la Fuerza de Acción Marítima también podrán colaborar en este plan cuando estas actividades sean compatibles con sus cometidos.

Los buques clase “Alborán” tienen unos cometidos diferentes a los de SASEMAR y, por lo tanto, también lo son sus características y diseño, por lo que no son intercambiables. Los buques clase “Alborán” no están diseñados para realizar las labores de “proteger la mar y la vida en la mar” como lo hace SASEMAR, especialmente en lo que se refiere a la lucha contra la contaminación marina y la asistencia y el remolque a buques y, por otro lado, los buques de SASEMAR no están diseñados, especialmente en términos de coste-eficacia, para la participación en las diferentes campañas del Plan General de Vigilancia de Pesca, toda vez que las plataformas navales se diseñan de acuerdo a su empleo.

Por otra parte, el número mínimo de los buques de la clase “Alborán” no debe ser inferior a tres debido a la coincidencia de las campañas en tiempo en diferentes zonas (campaña del atún rojo con NEAFC y con la vigilancia de caladeros nacionales; campañas pelágicas con NAFO) y la necesidad de realizar mantenimientos programados a los buques.

### **3.2.2. Seguridad marítima: investigación oceanográfica, hidrográfica y pesquera.**

Tal y como se ha mencionado anteriormente, en este apartado se incluyen los siguientes organismos, que disponen de medios dedicados a los efectos de investigación oceanográfica, hidrográfica y pesquera:

- el Instituto Español de Oceanografía (IEO),
- el CSIC,
- SEGEPESCA,
- y las unidades de la Armada dedicadas a la hidrografía y oceanografía.

Los buques dedicados a la actividad hidrográfica disponen de características diferentes que los dedicados a la investigación oceanográfica,

por lo tanto no se compararán entre sí, entendiéndose que las dos clases de buques deben existir y no son intercambiables para la realización de sus cometidos.

En cuanto a la actividad oceanográfica, SEGEPESCA, el IEO y la Armada cuentan con diferentes buques que participan en esta actividad.

SEGEPESCA cuenta con tres buques oceanográficos que se emplean para la investigación oceanográfica y pesquera, para la elaboración de cartas de pesca de la plataforma continental española y para la localización de nuevos caladeros y recursos marinos.

El IEO dispone de un centro y nueve buques oceanográficos que se emplean para la recogida de muestras, tanto de agua como de sedimentos, la determinación de variables físicas y químicas del agua de mar, así como para los estudios de flora y fauna marina.

La Armada dispone de dos buques de investigación oceanográfica (BIO) para realizar investigación científica multidisciplinar en todos los mares y océanos, incluyendo las zonas árticas y antárticas durante los veranos boreales y australes respectivamente.

Para el desarrollo de sus cometidos en la zona de interés nacional del archipiélago canario, tanto SEGEPESCA como el IEO pueden utilizar cualquiera de sus buques. Además, la Armada colabora con sus BIO allá donde es necesario, por ejemplo en las campañas oceanográficas del MINECO. Por ello, se analizarán las características técnicas de cada uno de ellos.

En la tabla 15, en la página siguiente, se detallan las características estructurales de los diferentes buques pertenecientes a SEGEPESCA, al IEO y a la Armada para realizar un estudio comparativo en cuanto a sus capacidades, especialmente, la de navegación para analizar la eficiencia de su empleo.

**Tabla 15. Características técnicas estructurales de los buques de SEGEPESCA, del IEO<sup>193</sup> y de la Armada.**

Año entr.: año de entrega. / Dot.: dotación del buque. / Al. Disp.: alojamiento adicional disponible a bordo. / Cap. Total: capacidad total de alojamiento.

Buque	Eslora (mts)	Manga (mts)	TRB (Tn)	Año entr.	Dot.	Al. Disp.	Cap. total
BO "Vizconde de Eza"	53	13	1.400	2001	19	16	35
BO "Emma Bardán"	29	7,5	200	2006	6	5	11
BO "Miguel Oliver"	70	14,4	2.495	2007	20	25	45
BO "Sarmiento de Gamboa"	70,6	15,5	2.754	2006	16	26	42
BO "García del Cid"	37,2	8,4	285,5	1977	14	12	26
BO "Mytilus"	24	5,8	77,1	1996	6	10	16
BO "Cornide de Saavedra"	66,7	11,3	1.113	1972	27	24	51
BO "Ángeles Alvariño"	46,7	10,5	951	2012	14	13	27
BO "Ramón Margalef"	46,7	10,5	988	2011	12	11	23
BO "Francisco de Paula Navarro"	30,5	7,4	178	1987	11	7	18
BO "Odón de Buen"	24	6	64	1973	7	9	16
BO "José Rioja"	15,8	4,1	32	1984	5	7	12
BO "Jose María Navaz"	15,8	4,1	32	1984	5	7	12
BO "Lura"	14,3	4	34	1981	5	7	12
BIO "Hespérides"	82,5	14,3	2830	1991	55	37	92
BIO "Las Palmas"	41,2	11,6	1500	1978	36	20	56

Fuente: Elaboración propia.

<sup>193</sup> Los datos correspondientes a los buques del IEO se han extraído de las fichas técnicas que se encuentran en la página web del Instituto Español de Oceanografía, que difieren de los datos publicados por este Instituto en sus memorias anuales.



De acuerdo con la tabla anterior y atendiendo a la categorización de los buques oceanográficos que realiza el IEO<sup>194</sup> según su eslora, se puede realizar la siguiente clasificación:

- Global: son los buques más grandes y con más capacidades para desarrollar sus cometidos en cualquier mar u océano. Disponen de una gran autonomía y pueden alojar a un buen número de científicos.
- Oceánico: son buques ligeramente más pequeños que los “globales” y con altas capacidades pero sin llegar a poder actuar en todos los mares u océanos. Este grupo incluye los buques más antiguos, menos capaces y desfasados tecnológicamente.
- Regional: son buques optimizados para las operaciones en aguas costeras, bahías y estuarios.
- Local: son los buques más pequeños, usados principalmente en las aguas adyacentes a sus bases.

De acuerdo con esta clasificación, en la siguiente tabla se ordenan los buques de SEGEPESCA, del IEO y de la Armada según su eslora, que servirá de indicación para entender sus capacidades, especialmente la de navegación, al objeto de determinar sus áreas de actuación. Hay que tener en cuenta que estos buques podrían operar en diferentes puntos del territorio nacional pero que debido a la lejanía del archipiélago canario, varios de ellos no podrían asumir una navegación de ese tipo para realizar campañas oceanográficas en las aguas que rodean a Canarias.

---

<sup>194</sup> El IEO utiliza como referencia la clasificación del *Ocean Research Fleet Working Group*.

**Tabla 16. Clasificación de los buques de SEGEPESCA, del IEO y de la Armada según su eslora.**

<b>Categoría</b>	<b>Eslora</b>	<b>Buques</b>
Local	< 14 m	
Costero	14 – 30 m	BO “Lura” BO “José María Navaz” BO “José Rioja” BO “Odón de Buen” BO “Emma Bardán” BO “Mytilus”
Regional	30 – 60 m	BO “García del Cid” BO “Francisco de Paula Navarro” BO “Ramón Margalef” BO “Ángeles Alvariño” BO “Vizconde de Eza” BIO “Las Palmas”
Oceánico	60 – 80 m	BO “Cornide de Saavedra” BO “Miguel Oliver” BO “Sarmiento de Gamboa”
Global	> 80 m	BIO “Hespérides”

Fuente: Elaboración propia.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, estos buques tiene asignada unas campañas de acuerdo a sus características y equipamiento, pudiendo emplearse en cualquier zona. No obstante, particularizando para el caso de Canarias, los únicos que podrían emplearse, atendiendo a las características necesarias para la navegación oceánica que deben realizar para llegar al archipiélago y en las aguas circundantes a Canarias sin comprometer la seguridad del buque y su dotación, serían los “buques regionales, oceánicos y globales”, es decir, que habría diez (10.-) buques disponibles para las operaciones en las aguas del archipiélago canario.

Esta línea argumental está de acuerdo con las conclusiones de José Ignacio Díaz Guerrero que, en relación con la flota oceanográfica nacional analiza la capacidad de los buques para trabajar en mares difíciles:

*“La capacidad de los buques actuales para trabajar en zonas de mares difíciles en el marco de proyectos de investigación, como Cantábrico y Canarias se circunscribe a los buques, Hespérides, Cornide de Saavedra y Sarmiento de Gamboa.”<sup>195</sup>*

Por otra parte, José Ignacio Díaz Guerrero, concluye sobre la distribución de las bases de los buques oceanográficos:

*“La distribución de los puertos base de los buques no es acorde ni con las zonas donde frecuentemente realizan sus trabajos, ni donde pueden realizarlos.”<sup>196</sup>*

Dentro del ciclo de vida de un buque, su vida operativa –desde botadura hasta su baja– dura, de media, unos 30 años, pudiendo alargarse hasta 35 o 40 años realizando una “modernización de media vida”.

De acuerdo con este ciclo de vida estándar, habría que dar de baja en un futuro próximo a cuatro de los nueve buques “regionales” y “oceánicos” – el BO “Cornide de Saavedra”, el BO “Francisco de Paula Navarro”, el BO “García del Cid” y el BIO “Las Palmas”– y al único buque “global” –el BIO “Hespérides”– que suponen el 50% de los buques aptos para faenar en las aguas del archipiélago canario de acuerdo a su capacidad para navegar en alta mar y a la necesidad de incorporar las nuevas tecnologías (en 30 años de vida media de un buque la tecnología tanto naval como la dedicada a la investigación avanza significativamente) a las nuevas plataformas navales.

La necesidad de la renovación de la flota también es compartida por José Ignacio Díaz Guerrero en sus conclusiones:

---

<sup>195</sup> DÍAZ GUERRERO José Ignacio, *La Flota Oceanográfica Nacional: Análisis y estado de la situación*, XXIV Semana de Estudios del mar, septiembre 2006, p11.

<sup>196</sup> *Ibidem*, p11.

*“Tanto en el IEO como en el CSIC y en la Armada se necesita abordar la renovación de sus buques oceanográficos o hidrográficos.”<sup>197</sup>*

Otra faceta importante a tener en cuenta es la capacidad técnica que ofrece el buque a la investigación científica. Teniendo en cuenta que el equipamiento del buque es el necesario para proporcionar la información y datos necesarios para la investigación que debe llevarse a cabo en los laboratorios, se entenderá que la capacidad del buque se ve representada por el número y tipo de laboratorios disponibles.

Como se puede apreciar en la tabla siguiente, los buques más antiguos –BO “Cornide de Saavedra”, el BO “Francisco de Paula Navarro” y el BO “García del Cid”– son los que menos laboratorios disponen. Esta situación, años de servicio y menores capacidades, indica que sus relevos, caso de haberlos, deberían ser buques con mayores capacidades, lo que implicaría una mayor inversión.

En esa misma línea, José Ignacio Díaz Guerrero argumenta lo siguiente en relación con la necesidad de disponer de buques multipropósito con mayores capacidades:

*“En sus orígenes, en el último cuarto del siglo XX, los buques oceanográficos de nuestro país se diseñaron y construyeron contemplando sobre todo las necesidades de la investigación pesquera. El B/O Cornide de Saavedra y el B/O García del Cid, los dos buques más antiguos, se diseñaron como buques pesqueros que evolucionaron progresivamente, pero de distinta forma, hacia una mayor capacidad oceanográfica. No fue hasta el inicio de la actividad del BIO Hespérides en 1991 que la necesidad de buques multipropósito con capacidad oceánica y polar se puso de manifiesto, dejando*

---

<sup>197</sup> *Ibidem*, p1.

además en evidencia que un solo buque oceánico no era suficiente...”<sup>198</sup>

**Tabla 17. Características técnicas estructurales de los buques de SEGEPESCA y del IEO. Laboratorios de investigación a bordo.**

Qui: Químico. / Fis: Físico. / Bio: Biológico. / Acu: Acústico. / Húm.: Húmedo. / Sec: Seco. / Inf: Informática. / Multip: Multipropósito.

El color verde corresponde a los buques “regionales” y el azul a los “oceánicos”.

Buque	Qui	Fis	Bio	Acu	Húm	Sec	Inf	Multip
BO “Vizconde de Eza”	X	X	X	X	X		X	
BO “Ángeles Alvariño”			X	X	X			X
BO “Ramón Margalef”			X	X	X			X
BO “Francisco de Paula Navarro” (Nota 1)					X	X		
BO “García del Cid”					X	X		
BO “Miguel Oliver”		X	X	X	X	X	X	
BO “Cornide de Saavedra” (Nota 2)					X	X		
BO “Sarmiento de Gamboa” (Nota 3)								X

Fuente: Elaboración propia.

Nota 1: El laboratorio es único pero con zonas seca y húmeda.

Nota 2: Dispone de cuatro laboratorios (2 secos y dos húmedos).

Nota 3: Dispone de dos grandes laboratorios (uno de 94m<sup>2</sup> y uno termorregulado de 20 m<sup>2</sup>).

<sup>198</sup> *Ibidem*, p1.

En cuanto a los BIO de la Armada, el BIO “Las Palmas” no dispone de laboratorios estructurales sino que los embarca en forma de contenedores y el BIO “Hespérides” cuenta con múltiples laboratorios dedicados a los diferentes tipos de investigación científica, entre los que se encuentran laboratorios específicos como el laboratorio frío a  $-20^{\circ}\text{C}$ , la denominada “vía húmeda” con un circuito de distribución continua de agua marina superficial (-4,5 metros) y un laboratorio específicamente acondicionado para los trabajos con isótopos radioactivos con capacidad para generar los residuos generados. De tal manera que, caso de relevar estos buques, el BIO “Las Palmas” debería sustituirse por otro con mayores capacidades y el BIO “Hespérides” por otro, al menos, similar con las actualizaciones tecnológicas necesarias.

De acuerdo a la tabla 18, en la página siguiente, los buques de SEGEPESSCA, del IEO y del CSIC tienen objetivos afines que se pueden agrupar en los siguientes:

- Investigación pesquera para búsqueda de caladeros.
- Investigación oceanográfica para campañas biológica, geofísica y geológica y estudio del cambio climático.
- Investigación oceanográfica Ártica y Antártica.

Estas investigaciones se realizan en todas las aguas de interés nacionales y, dadas las características y capacidades de estos buques, todos podrían realizar campañas de investigación en las aguas de Canarias ya que podrían asumir la navegación hasta el archipiélago sin comprometer la seguridad del buque y su dotación.

**Tabla 18. Buques de SEGEPESCA, IEO, CSIC y Armada. Objetivo de empleo.**

Organismo	Buque	Objetivo de empleo
SEGEPESCA	BO "Vizconde de Eza"	Análisis y evaluación del estado de los mares y está especializado en la búsqueda de nuevos caladeros en aguas profundas.
SEGEPESCA	BO "Miguel Oliver"	Investigación pesquera para la búsqueda de caladeros e investigación oceanográfica para realizar distintos tipos de campañas: de biología, de geofísica, geología ...
IEO	BO "Ángeles Alvariño"	Recogida de muestras, tanto de agua como de sedimentos, de determinación de variables físicas y químicas del agua de mar, así como para los estudios de flora y fauna marina.
IEO	BO "Ramón Margalef"	
IEO	BO "Francisco de Paula Navarro"	
IEO	BO "Cornide de Saavedra"	
CSIC	BO "García del Cid"	Investigación científica marina de distinta índole (biológica, geológica, oceanografía física...) en el Mediterráneo Occidental, zona ibérica del Atlántico e Islas Canarias. Ocasionalmente se desplaza a otras zonas si el proyecto científico así lo requiere.
CSIC	BO "Sarmiento de Gamboa"	Investigación en aguas del océano Atlántico, especialmente en cuanto a circulación oceánica global, la biodiversidad marina, los recursos pesqueros y el cambio climático.
Armada	BIO "Las Palmas"	Investigación oceanográfica participando, hasta el año 2012, en la campaña antártica española que desarrolla el Comité Polar español.
Armada	BIO "Hespérides"	Investigación oceanográfica en las campañas de investigación de la Zona Económica Exclusiva, de la Extensión de Límites Territoriales, investigación científica multidisciplinar en todos los mares y océanos, inclusive las zonas Árticas y Antárticas.

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que la planificación de las campañas anuales de los buques oceanográficos, sus necesidades de equipamiento, la evaluación de sus actuaciones y de los costes de las diferentes campañas y la coordinación de las actividades se llevan a cabo por la Comisión de Coordinación y Seguimiento de las Actividades de los Buques Oceanográficos (COCSABO) creada por la Orden PRE/583/2003, de 13 de marzo de 2003. A este respecto, se consideran como buques oceanográficos el BIO "Hespérides" y aquellos otros buques oceanográficos integrados patrimonialmente o cedidos al Consejo Superior de Investigaciones Científicas y al Instituto Español de Oceanografía. La secretaría de la COCSABO recae en el IEO.

Teniendo en cuenta lo anterior, atendiendo a criterios de ahorro y de coste-eficacia, la renovación de la flota de buques oceanográficos podría reducirse en el número suficiente para atender a los intereses nacionales de investigación pesquera y oceanográfica sin tener que estar dispersa entre diferentes organismos de distintos departamentos ministeriales.

En la tabla siguiente se analiza la actividad de los buques oceanográficos de acuerdo a los calendarios publicados por la COCSABO para el año 2014<sup>199</sup>. En la tabla se analiza la actividad por meses teniendo en cuenta una actividad mínima de diez días por campaña y mes.

---

<sup>199</sup> Aunque ya existen calendarios para las campañas hasta el 2017 inclusive, se realiza el estudio de las campañas de 2014 debido a las diferencias que pueden existir entre la programación y su ejecución.



**Tabla 19. Gestión operativa de los buques oceanográficos en 2014.**

Acrónimos: BO “Ángeles Alvariño” (AAÑ), BO “Ramón Margalef” (RMG), BO “Francisco de Paula Navarro” (FPN), BO “Cornide de Saavedra” (CDS), BO “García del Cid” (GDC), BO “Sarmiento de Gamboa” (SDG), BIO “Hespérides” (HES).

Mes →												
Buque	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
AAÑ		X	X			X		X		X	X	
RMG					X				X	X	X	
FPN	X	X	X	X	X		X	X		X	X	
CDS*												
GDC					X	X			X			
SDG		X	X		X		X	X	X	X		
HES					X				X		X	X

Fuente: Elaboración propia.

\*El BO “Cornide de Saavedra” no tenía actividad prevista en 2014.

Teniendo en cuenta la tabla anterior, si exceptuamos al BIO “Hespérides” por sus especiales condiciones y capacidades para la realización de las campañas en los océanos Ártico y Antártico, resultan 29 meses de actividad de 72 que corresponderían a los seis buques caso de operar los 12 meses del año. Es decir, que la gestión operativa de estos buques supone el 40% de su capacidad. Además, hay que tener en cuenta que es necesario, al menos, un mes para vacaciones de la dotación y un mes, como media anual, dedicado al mantenimiento del buque.

**Tabla 20. Disponibilidad anual de los buques oceanográficos en relación al tiempo necesario para la realización de las campañas de 2014.**

Nº buques	Operativo (nº de meses)	Vacaciones (1 mes/buque)	Mantenimiento (1 mes/buque)	Nº total de meses de actividad	Nº total de meses disponibles (nº buques *12 meses)	Porcentaje empleado de la disponibilidad
6	29	6	6	41	72	57%
5		5	5	39	60	65%
4		4	4	37	48	77%
3		3	3	35	36	97%

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta los resultados de la tabla anterior, la flota de buques oceanográficos podría reducirse de seis a cinco o incluso a cuatro buques quedando, respectivamente, un remanente de un 35% o un 23% de disponibilidad para asumir otras actividades o disponer de buques suficientes para atender a varias campañas coincidentes en el tiempo y en diferentes zonas. Pero, en todo caso, y tal y como se deduce de la ausencia de previsión de actividades del BO "Cornide de Saavedra" en 2014, al menos se puede reducir a cinco esta flota oceanográfica del CSIC y del IEO, con el consiguiente ahorro en cuanto a construcción naval, mantenimiento de la plataforma y salarios del personal encargado de marinar el buque.

### **3.2.3. Protección marítima: delitos que atenten contra los intereses nacionales y los ciudadanos españoles.**

De acuerdo con lo mencionado anteriormente, en este apartado se incluyen a la DAVA, la Guardia Civil y la Armada.

La DAVA desarrolla cometidos relacionados con el resguardo fiscal del Estado, la represión del fraude aduanero y la lucha contra el contrabando, todo ello dentro de las aguas de jurisdicción nacional y fuera de ellas cuando se realizan operaciones con otros organismos internacionales o de terceros países. Para ello, en las aguas del archipiélago canario dispone de tres buques –un patrullero de altura y dos patrulleros de medio porte–.

**Tabla 21. Características técnicas estructurales de los buques de la DAVA y la Guardia Civil.**

TRB: Tonelaje de registro bruto. / Año entr.: año de entrega. / Dot.: dotación del buque. /  $V_{\max}$ : Velocidad máxima.

Buque	Eslora (mts)	Manga (mts)	TRB (Tn)	Año entr.	Dot.	$V_{\max}$
“Petrel”	72,5	12	1.150	1994	18	14
“Sacre”	31,36	6	87,5	2007	8	35
“Alcaraván V”	28,5	6,14	87	1987	8	26
”Río Segura”	73	12	1.664	2010	27	17
“Río “Tajo”	52,86	11	682	1973	16	12,8
“Río Jándula”	21,19	5,5	39,6	2011	5	38
“Pico Teide”	20,5	4,9	36	2008	16	30
“Río Tambre”	21,19	5,5	39,6	2011	5	38
“Río Órbigo”	21,19	5,5	39,6	2011	5	38
“Canal Bocayna”	20,5	4,9	36	2008	16	30
“Río Cabaleiro”	30	5,9	85	2008	10	35
“Almirante Díaz Pimienta”	17,4	3,8	20	1999	5	40
“Río Ara”	30	5,9	85	2004	10	35

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta las características de los diferentes buques, se puede realizar la siguiente clasificación:

- Patrulleros de intervención rápida: serán aquellos de gran velocidad y que no están diseñadas para la navegación de forma continuada, máxime teniendo en cuenta las condiciones de la mar en la zona del archipiélago canario.
- Patrulleros de altura u oceánico: serán aquellos capaces de realizar la navegación de forma continuada más allá de la zona contigua.

**Tabla 22. Clasificación de los patrulleros de la DAVA y de la Guardia Civil.**

PIR: Patrullero de Intervención Rápida / PA: Patrullero de Altura u Oceánico

<b>Tipo</b>	<b>Patrullero</b>	<b>Organismo/Institución</b>
PA	“Petrel”	DAVA
	”Río Segura”	Guardia Civil
	”Río Tajo”	Guardia Civil
PIR	“Sacre”	DAVA
	“Alcaraván V”	DAVA
	“Río Jándula”	Guardia Civil
	“Pico Teide”	Guardia Civil
	“Río Tambre”	Guardia Civil
	“Río Órbigo”	Guardia Civil
	“Canal Bocayna”	Guardia Civil
	“Río Cabaleiro”	Guardia Civil
	“Almirante Díaz Pimienta”	Guardia Civil
	“Río Ara”	Guardia Civil

Fuente: Elaboración propia.

Según esta distribución, se aprecia que la DAVA dispone del 33% de los patrulleros de altura y del 20% de los patrulleros de intervención rápida.

De acuerdo con el ciclo de vida, con el mismo criterio (30 años de servicio) que el expuesto para los buques oceanográficos, habría que dar de baja en un futuro próximo al “Río Tajo” y al “Alcaraván V”.

**Tabla 23. Capacidades operativas de los patrulleros de altura de la DAVA y de la Guardia Civil.**

Org: Organismo/Institución. / Dot: Dotación. / GI: Grupo de Intervención /  $V_{max}$ : Velocidad máxima. / Autm: Autonomía. (NM: millas náuticas). / Emb: número de embarcaciones semirígidas/rápidas. / CV: Cubierta de vuelo.

Buque	Org	Dot	GI	$V_{max}$	Autm	Emb	CV
“Río Segura”	GC	27	Si	17	9.000 NM (30 días)	2	Si
“Petrel”	DAVA	18	Si	14	10.800 NM* (45 días)	3	Si

\*El cálculo de la autonomía del “Petrel” se ha realizado tomando como referencia los datos del Instituto Español de oceanografía y la autonomía de un buque oceanográfico de similares características ya que, en origen, este buque fue el buque oceanográfico “Raia” construido en los astilleros portugueses “Lisnave” en Lisboa.

Fuente: Elaboración propia.

El PA “Río Segura” dispone de dos embarcaciones auxiliares rápidas –una de tipo FRC (*Fast Rescue Craft*) y la segunda tipo RHIB (*Rigid Hull Inflatable Boat*)– previstas para llevar a cabo operaciones de salvamento, interdicción, inspección y abordaje en el mar trasladando a los componentes del grupo de intervención que puede transportar el buque.

El PA “Petrel” dispone de tres embarcaciones auxiliares rápidas –dos embarcaciones del tipo RHIB (*Rigid Hull Inflatable Boat*) y una embarcación

rápida neumática– utilizadas por el grupo de operaciones especiales para el desarrollo de sus cometidos.

Por lo tanto, a la vista de las características de estos buques (tabla 21) y sus capacidades operativas (tabla 23), parecería que el PA “Río Segura” se hubiera hecho a semejanza del PA “Petrel”, de hecho se construyó en los mismo astilleros que se utilizaron para la construcción del buque de operaciones especiales de la DAVA “Fulmar”. No obstante, teniendo en cuenta que, de acuerdo a las operaciones realizadas hasta la fecha, el área de operaciones relacionada con el archipiélago canario puede llegar hasta las 2.000 millas náuticas, cualquiera de estos dos buques dispone de la autonomía necesaria para el desempeño de sus funciones.

Disponer de unidades con las mismas capacidades para el desarrollo de cometidos de varios organismos e instituciones no es eficiente y tiene un componente coste-eficacia negativo. Así, estos buques, tan similares y casi con las mismas capacidades, estarían empleándose de dos formas diferentes, a saber:

- Realización de misiones similares.
- Llevar a cabo misiones diferentes.

En el caso de la realización de misiones similares, se estarían duplicando los esfuerzos e introduciendo un ratio coste-eficacia negativo para la Administración. Además, esta situación conllevaría la necesidad de desarrollo de acuerdos interdepartamentales para asegurar la coordinación de las acciones y evitar interferencias en las operaciones. Todo esto, además, hace que la organización sea más compleja.

En el caso de llevar a cabo misiones diferentes, se estaría desaprovechando la plataforma ya que no se estarían utilizando todas sus capacidades ni sus capacidades a pleno rendimiento. Dicho de otra forma, las plataformas estarían sobredimensionadas en relación a sus cometidos, con el consecuente gasto de material y personal.

De tal manera que, en estos casos, procedería revisar las competencias de estos organismos (en este caso la DAVA y la Guardia Civil) para no duplicar el gasto, los esfuerzos de personal ni hacer más compleja la organización.

Por otra parte, la Armada tiene como misión permanente la vigilancia y el control de los espacios de soberanía y jurisdicción. Esta misión la lleva a cabo mediante los buques de la Fuerza de Acción Marítima y las Comandancias y Ayudantías navales. En el caso de Canarias, los buques que contribuyen a esta misión son los Buques de Acción Marítima (BAM), que disponen de unas capacidades muy superiores a los buques de la DAVA y de la Guardia Civil, por lo que están capacitados para actuar en cualquier tipo de operación y hacer frente a circunstancias imprevistas. De hecho, los BAM son utilizados también, mediante los pertinentes acuerdos de colaboración, para las operaciones de la DAVA y de la Policía Nacional tanto dentro de las aguas de soberanía o jurisdicción como en alta mar, siendo el último recurso cuando la situación sobrepasa lo esperado. Esto da lugar a otra redundancia de capacidades ya que las capacidades de los buques de la DAVA y de la Guardia Civil están comprendidas dentro de las capacidades disponibles en los BAM para el desarrollo de sus cometidos. Por ello, para optimizar los recursos, recortar el gasto de la administración y reducir los esfuerzos (especialmente los de personal), parecería razonable dejar la vigilancia de los espacios marítimos de soberanía y jurisdicción más allá de las aguas territoriales a la Armada, que colaboraría, en cada caso, con los demás organismos e instituciones del Estado para las operaciones en la mar, como ya se hace.

En cuanto a los patrulleros de intervención rápida, éstos se posicionan en lugares concretos que favorecen la actuación contra las amenazas. Estas zonas se sitúan, preferentemente, en la parte oriental del archipiélago. Su actuación se encuentra limitada en el tiempo y por el estado de la mar ya que son embarcaciones pequeñas y con un pequeño desplazamiento.

Hay que tener en cuenta que la defensa de los intereses nacionales dentro del mar territorial (12 millas náuticas) comienza en la alta mar con la vigilancia de los espacios marítimos. Podríamos decir que se trata de una “defensa por capas”. Esta defensa de los intereses nacionales empieza con la vigilancia, la capacidad de disuasión y la de actuación más allá de nuestras fronteras para conseguir que las amenazas que se aproximen a nuestros límites geográficos se encuentren monitorizadas y controladas y se disponga de la alerta temprana suficiente para desarrollar una actuación eficaz contra la amenaza en cuestión, de tal manera que las amenazas que podamos encontrar en nuestras aguas territoriales se encuentren bastante limitadas, en la medida de lo posible. Así, se puede esperar, actualmente, la aparición de algunas pateras procedentes de África occidental, la arribada de algún buque mercante que colabore con actividades ilícitas y ciertas embarcaciones dedicadas al contrabando, incluido el narcotráfico.

**Tabla 24. Tiempo de reacción ante amenazas actuales dentro del mar territorial (12 millas náuticas) en el archipiélago canario.**

<b>Amenaza</b>	<b>Medio</b>	<b>Velocidad máxima</b>	<b>Tiempo</b>
Inmigración irregular	Patera, cayuco	6 nudos	2 horas
Tráfico mercante participando en actividades ilegales	Buque mercante	18 nudos	1,5 horas
Contrabando	Embarcaciones neumáticas	25 nudos	0,5 horas

Fuente: Elaboración propia

Además de los tiempos expuestos en la tabla anterior, otro dato a tener en cuenta para analizar la capacidad de reacción de nuestras unidades marítimas y navales es el tiempo necesario para su alistamiento para salir a la mar. En cuanto al alistamiento de los sistemas de a bordo, en el caso de



buques mayores como los BAM, puede llegar a ser de una hora pero los patrulleros de intervención rápida pueden salir de forma inmediata. No obstante, esta diferencia no es significativa, teniendo en cuenta la diferencia de velocidades de ambas unidades.

Otro factor que influye en el alistamiento es la rapidez con que la dotación puede incorporarse al buque, que dependerá de factores externos como la distancia a su residencia, el tráfico, la cobertura telefónica, etc. Una vez incorporada la dotación será necesario realizar el correspondiente embarque de víveres según sea el tipo de operación y su duración estimada. Así, una operación de narcotráfico a 1.000 millas náuticas requerirá un embarque cuantioso de víveres que no sería necesario, por ejemplo, en el caso de realizar la misma operación a 50 millas náuticas o en el caso de una misión diferente como la asistencia a un cayuco a 12 millas náuticas.

La velocidad de los patrulleros de intervención rápida unida a la rapidez de su alistamiento –por ser unidades con poca dotación y estar situadas, normalmente, en ciudades con poca población y en lugares de más fácil acceso– hace posible hacer frente, al menos, a las amenazas relacionadas con la inmigración irregular y el tráfico mercante que colabore en actividades ilícitas. En el caso expuesto del narcotráfico, sería necesario disponer de información de antemano o de la presencia de estos patrulleros en la zona en el momento del tráfico.

Teniendo en cuenta la tabla anterior sobre los “tiempos de reacción ante amenazas”, las velocidades de los patrulleros expuestas en la tabla 21 y la rapidez de alistamiento de los PIR para la salida a la mar apuntan a la necesidad de disponer de unidades como los patrulleros de intervención rápida para hacer frente a este tipo de amenazas.

Por lo tanto, los patrulleros de intervención rápida serían la mejor opción para intervenir en los casos de infracción de delitos y de la defensa de los intereses nacionales dentro del mar territorial.

**Tabla 25. Distribución de los patrulleros de intervención rápida de la DAVA y de la Guardia Civil.**

GC: Gran Canaria. / TF: Tenerife. / LZT: Lanzarote. / FTV: Fuerteventura.

Buque	Organismo	Isla	Zona de patrulla
“Río Jándula”	Guardia Civil	TF	GC-TF
“Pico Teide”		TF	GC-TF
“Río Tambre”		LPA	GC-TF
“Río Órbigo”		FTV	FTV-LZT
“Canal Bocayna”		FTV	FTV-LZT
“Río Cabaleiro”		FTV	FTV-LZT
“Almirante Díaz Pimienta”		LPA	GC-TF
“Río Ara”		TF	GC-TF
“Sacre”	DAVA	LPA	GC-TF
“Alcaraván V”		TF	GC-TF

Fuente: Elaboración propia.

Así, de los diez (10.-) patrulleros de intervención rápida, siete (7.-) patrullan las áreas de influencia de las islas de Gran Canaria y Tenerife y tres (3.-) patrullan la parte oriental y meridional de las islas de Lanzarote y Fuerteventura.

A la vista de estos datos, es de destacar que las islas orientales, estando más próximas al continente africano, disponen de menos medios para el control de sus espacios marítimos adyacentes que las dos islas principales. Por lo tanto, procedería la revisión de la distribución de estos medios navales máxime teniendo en cuenta que la amenaza más probable vendría del continente africano.

Por otra parte, teniendo en cuenta las capacidades de los buques de la Armada, y *en pro* de una mayor racionalización del gasto y de un mejor ratio coste-eficacia, parece razonable mantener los patrulleros de intervención rápida para las actuaciones puntuales en el mar territorial, ya que estos disponen de una mayor velocidad que les proporciona una mayor capacidad de reacción y, al ser embarcaciones menores y con dotaciones más reducidas, generan un menor gasto de operación y mantenimiento.

#### **3.2.4. Protección marítima: Defensa nacional.**

De acuerdo con el artículo 8 de la Constitución española y la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional, este cometido es responsabilidad de la Armada.

Los buques de la Armada están diseñados para el desempeño de estas funciones para lo que disponen de unas capacidades operativas muy superiores al resto de los buques de la administración con responsabilidades en el ámbito de la protección marítima.

En el caso de Canarias, los buques dedicados a esta misión son los cuatro Buques de Acción Marítima, que tienen su base en Las Palmas de Gran Canaria.

El diseño de estos BAM oceánicos estuvo, desde el principio, enfocado a satisfacer entre otras necesidades de la Armada, las relacionadas con la "Acción Marítima" con vista al ahorro del coste de ciclo de vida. Para ello, el Proyecto de Definición del BAM-Oceánico, tuvo en cuenta las particularidades de diseño propias así como una visión de futuro sobre la aplicabilidad de esta plataforma a posibles necesidades de la Armada a medio plazo, tales como versiones no oceánicas: Hidrográfico - Oceanográfico, de Inteligencia y de Apoyo a Buceadores-Rescate de Submarinos.

En el proyecto se puso especial énfasis en el diseño de formas y en los sistemas de estabilización con el objeto de mejorar el comportamiento en la

mar, permitiendo operaciones prolongadas sin excesiva fatiga de la tripulación.

Cabe destacar su reducida dotación, 35 personas, lo que obligó a marcar como uno de los objetivos más importantes el alcanzar un alto nivel de automatización, compatible con la tecnología disponible, e incorporar desde las primeras fases de diseño criterios de mantenibilidad y logísticos, que permitan la optimización de la dotación en el sentido de reducirla a niveles mínimos, compatibles con la seguridad y buen funcionamiento del buque. En esta línea, el buque cuenta con un Sistema Integrado de Control de la Plataforma y un Sistema de Mantenimiento Basado en la Condición, ambos de última generación.

El diseño y construcción se basan, principalmente, en estándares comerciales y en la extensión máxima alcanzable compatible con la seguridad y supervivencia del buque. Estos estándares se aplican, especialmente, a las características relativas a casco y propulsión, electricidad y servicios auxiliares del buque, poniendo especial énfasis en la amenaza asimétrica.

Además, el buque dispone de un alto estándar de habitabilidad y calidad de vida en la mar, especialmente en lo que afecta al personal de dotación, incorporando los medios más actuales en cuanto a confort, control medioambiental, diseño ergonómico, etc.

El buque responde a la filosofía de "Green Ship", tratando de conseguir las más altas cotas en cuanto a impacto medioambiental y lucha contra la contaminación marina, siempre compatible con el cumplimiento de la misión.

Ante la diversidad de configuraciones posibles a adoptar en función de la misión, el diseño de la habitabilidad y sus servicios así como los sistemas asociados responden a un carácter modular, de forma que sean fácilmente configurables y adaptables a cada situación particular.

Como conclusión, el buque de Acción Marítima Oceánico está concebido para ser una plataforma versátil en su utilización, que permite un mejor aprovechamiento de los recursos y una reducción del coste de ciclo de

vida. Su reducida dotación y el alto estándar de habitabilidad marcan un hito importante en el proceso de obtención de nuevas unidades y su carácter modular le hace ser una plataforma flexible y adaptable para su empleo en diferentes misiones.

Al objeto de poder analizar las capacidades de los buques de Acción Marítima Oceánico de la Armada, en las siguientes tablas se compararán con los buques de mayor porte de los organismos que disponen de buques con similares capacidades, a saber: la DAVA y la Guardia Civil. Para ello, en estas tablas se detallarán las características técnicas estructurales y las operativas de las distintas unidades.

**Tabla 26. Comparación de las características técnicas estructurales de los Buques de Acción Marítima con los buques de mayor porte de la DAVA y de la Guardia Civil.**

TRB: Tonelaje de registro bruto<sup>200</sup>. / Año entr.: año de entrega. / Dot.: dotación del buque. /  $V_{max}$ : Velocidad máxima.

Buque	Eslora (mts)	Manga (mts)	TRB (Tn)	Año entr.	Dot.	$V_{max}$
BAM	93,9	14,2	2.500	2012 y 2013	35	20,5
"Petrel" (DAVA)	72,5	12	1.150	1994	18	14
"Río Segura" (Guardia Civil)	73	12	1.664	2010	27	17

Fuente: Elaboración propia.

---

<sup>200</sup> El Tonelaje de registro bruto (TRB) es una medida, generalmente de carácter fiscal, definida en el "Convenio internacional de 23 de junio de 1969, sobre arqueo de buques, hecho en Londres" y aprobada por la OMI. Esta medida es indicativa del volumen de todos los espacios cerrados del buque, incluyendo camarotes, alojamientos, etc.

**Tabla 27. Comparación de las características operativas de los Buques de Acción Marítima con los buques de mayor porte de la DAVA y de la Guardia Civil.**

Org: Organismo/Institución. / Dot: Dotación. / GI: Grupo de Intervención /  $V_{max}$ : Velocidad máxima. / NM: millas náuticas / Emb: número de embarcaciones semirrígidas/rápidas. / CV: Cubierta de vuelo.

Buque	Org	Dot	GI	$V_{max}$	Autonomía	Emb	CV
BAM	Armada	35	Si*	20,5	15.000 NM** (35 días)	2***	Si****
“Río Segura”	GC	27	Si	17	9.000 NM (30 días)	2	Si
“Petrel”	DAVA	18	Si	14	10.800 NM* (45 días)	3	Si

\*La capacidad de alojamiento de estos BAM llega hasta 86 personas manteniendo los estándares adecuados. Adicionalmente pueden llevar más personal en contenedores de habitabilidad (de hasta 12 personas por contenedor) si fuera necesario.

\*\*Distancia calculada a la velocidad económica. El límite de 35 días se debe a la capacidad de carga de víveres.

\*\*\*El BAM lleva permanentemente 2 embarcaciones tipo RHIB pero en operaciones podría operar hasta con tres adicionales que se estibarían en la toldilla del buque.

\*\*\*\*Además de la cubierta de vuelo, el BAM dispone de un hangar.

Fuente: Elaboración propia.

En el caso de los BAM surtos en Las Palmas de Gran Canaria, éstos cuentan capacidad para adaptarse a otras misiones, como la de rescate masivo de naufragos y lucha contra la contaminación marina. Esto es debido a la flexibilidad que le aporta la capacidad de embarcar contenedores

específicos para cada tipo de operación. Un ejemplo de ello ha sido la preparación del BAM “Meteoro” para colaborar con los medios del Ministerio de Fomento en la lucha contra la contaminación marina derivada del hundimiento del pesquero ruso “Oleg Naydenov” en aguas de Canarias en abril de 2015.

Así, estos buques están concebidos para llevar a cabo misiones de carácter militar contra amenazas asimétricas o convencionales, durante las cuales podrán llevar a cabo cometidos de presencia (disuasión), de vigilancia (prevención) y acciones limitadas (neutralización).

Adicionalmente, realizan misiones de protección de los intereses marítimos nacionales y de control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, contribuyendo al conjunto de actividades de las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo.

Por último, llevan a cabo misiones de policía marítima colaborando con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y misiones de vigilancia, de salvamento y de lucha contra la contaminación marina colaborando con otros departamentos ministeriales.

Para el desarrollo de sus cometidos, estos buques cuentan con los siguientes perfiles de misión: operaciones de control del mar en escenarios de baja intensidad y operaciones de vigilancia, control y cooperación.

- Perfil 1: Operaciones de control del mar en escenarios de baja intensidad.

Estas operaciones se podrán llevar a cabo bien en el ámbito internacional, cuando se trate de la implementación de resoluciones internacionales, o bien en ámbito nacional en el que se podrá cooperar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Actuando en este perfil de misión, algunos de los cometidos que será capaz de llevar a cabo son los siguientes:

- Presencia naval.
- Interdicción marítima.
- Control del tráfico marítimo.

- Protección al tráfico mercante.
  - Control y neutralización de acciones de piratería.
  - Control y neutralización de acciones terroristas.
  - Operaciones contra el narco-tráfico.
  - Operaciones contra el tráfico de personas.
  - Protección y apoyo de pequeñas unidades.
  - Inserción y extracción de unidades de Fuerzas Especiales.
  - Participación en operaciones de evacuación de no-combatientes (NEO – *Non-combatant Evacuation Operation*–).
  - Ciertas operaciones relacionadas con situaciones de crisis tales como “Ayuda humanitaria”, “Catástrofes naturales”, etc.
  - Asistencia médica en la mar.
- Perfil 2: Operaciones de vigilancia, control y cooperación.

El ámbito natural de actuación bajo este perfil será el de las aguas que se extienden más allá del mar territorial, por lo que habitualmente actuarán en la Zona Económica Exclusiva y espacios marítimos adyacentes de interés. Las operaciones de vigilancia, control y cooperación, se efectuarán normalmente en tiempo de paz y sin amenaza militar.

Algunos de los cometidos que bajo este perfil de misión será capaz de llevar a cabo son los siguientes:

- Presencia naval.
- Control de las actividades que se desarrollan en los espacios marítimos.
- Control del tráfico de mercancías peligrosas.
- Operaciones de rescate y salvamento marítimo.



- Coordinación en la mar de operaciones de pequeña entidad.
- Vigilancia y control de legislación medioambiental y anti-polución.
- Vigilancia y control de legislación de pesca.
- Colaboración al adiestramiento de otras unidades y/o Escuelas.
- Apoyo logístico y sanitario limitado a buques menores.

Por otra parte, estos buques no siempre están disponibles para la vigilancia del archipiélago canario ya que, debido a otros compromisos nacionales y al ciclo operativo del buque, dos de los BAM suelen estar dedicados al alistamiento logístico, preparación y despliegue en misiones internacionales de larga duración, que sumadas a las actividades post-despliegue suponen más de cinco meses de dedicación exclusiva. De tal manera, durante todo el año, están disponibles dos (2.-) o tres (3.-) BAM, dependiendo de las circunstancias, para la vigilancia y control de los espacios marítimos relativos al archipiélago canario. Esto hace que, en estas condiciones, el número mínimo de estos buques en Canarias no deba ser inferior a cuatro para ser capaces de atender a más de una incidencia relacionada con la protección marítima de forma simultánea, además de ser capaces de colaborar en incidencias de seguridad marítima.

Por otra parte, además del tiempo de alistamiento para salir a la mar y de la autonomía de cada uno de los patrulleros de altura de los diferentes organismos e instituciones hay que considerar la distancia a la que se encuentran los riesgos y a la que pueden aparecer las amenazas para asegurar que se podrá reaccionar contra ellas.

**Tabla 28. Distancias desde Las Palmas de Gran Canaria a diferentes puntos geográficos de referencia en áreas con intereses nacionales y amenazas potenciales.**

<b>Destino</b>	<b>Riesgos y amenazas principales</b>	<b>Distancia (millas náuticas)</b>
Mediana con Marruecos	Pesca ilegal Inmigración Explotación de recursos	140
Nouadhibou (Mauritania)	Inmigración	456
Dakar (Senegal)	Inmigración	800
Praia (Cabo Verde)	Pesca ilegal Narcotráfico	900
Abidjan (Costa de Marfil)		2000
Área del océano atlántico con actividades de narcotráfico	Narcotráfico	2000
Cotonou (Benin)	Piratería Robo a mano armada	2300
Calabar (Nigeria)	Piratería Robo a mano armada	2540
Cancún (México)	Narcotráfico	3480

Fuente: Elaboración propia.

A la vista de la tabla anterior y dado que la menor de las autonomías de los patrulleros de altura es de 9.000 millas náuticas se podría concluir que no existe inconveniente para actuar en dichas zonas. No obstante hay que tener en cuenta que la autonomía de los buques depende en gran medida de la velocidad y que, por lo tanto, puede verse reducida drásticamente en el caso de operaciones que precisen velocidades que se alejen de la velocidad económica, y especialmente cuando se emplean altas velocidades. Así

pues, en el caso de realizar operaciones en el mar Caribe solamente se podrían garantizar con los Buques de Acción Marítima de la Armada. Estos buques, además de tener una mayor autonomía, disponen de sistemas de abastecimiento de combustible y de víveres en la mar que les permite repostar y reabastecerse sin la necesidad de entrar en puerto, pudiendo aumentar su permanencia en la mar todo lo necesario.



---

**CAPÍTULO IV**  
**AMENAZAS Y RIESGOS PROVENIENTES DE LA MAR**

---



## CAPÍTULO IV

### AMENAZAS Y RIESGOS PROVENIENTES DE LA MAR

Actualmente, tras los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, la seguridad y la protección mundiales cobraron una importancia sin precedentes y pasaron a ser una prioridad absoluta para todos los gobiernos. Las medidas encaminadas a mejorar la protección marítima no nacieron a raíz de estos atentados sino que ya se encontraban dentro de los programas de los diferentes gobiernos ya que la existencia de amenazas en los puertos y a los buques en la mar, como la piratería y el tráfico ilícito de estupefacientes por ejemplo, son mucho anteriores a los actos de megaterrorismo vividos recientemente. Estos problemas de seguridad en la mar se reflejan, por ejemplo, en los progresos en la Convención de las Naciones Unidas del Derecho del mar.

*“El aumento de interés en establecer estas zonas puede explicarse, al menos, por dos razones principales; en primer lugar, el problema del tráfico de estupefacientes está siempre vigente y ha incitado a varios Estados ribereños a dotarse de atribuciones extraordinarias para impedir el contrabando de drogas. Una segunda explicación se desprende del párrafo 2 del artículo 303, relativo a los objetos arqueológicos e históricos hallados entre los límites de 12 y 24 millas.”<sup>201</sup>*

Por lo tanto, la consecuencia de los actuales atentados ha sido, solamente, la revisión de dichos programas y el incremento de las medidas de seguridad.

---

<sup>201</sup> Naciones Unidas, Asamblea General, *Informe del Secretario General. Progresos hechos en la aplicación del régimen jurídico general consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, A/47/512, 5 de noviembre de 1992 p7.

Respecto a esta idea discrepa María Remedios Zamora Roselló que expone que la “protección marítima” nace a finales del siglo pasado:

*“Sin embargo, desde fines del siglo pasado, y como respuesta a las actuaciones de carácter criminal protagonizadas contra buques, se produjo el nacimiento de una nueva faceta en el ámbito de la seguridad marítima, la protección (security).”<sup>202</sup>*

Al objeto de poder analizar los recursos necesarios para hacer frente a los incidentes relacionados con la seguridad y la protección marítima es necesario examinar la situación actual de los riesgos y amenazas provenientes de la mar, la probabilidad de su permanencia y la intensidad en la que pueden manifestarse.

El análisis de los riesgos y amenazas es complejo ya que depende de terceros actores, entre los cuales se pueden encontrar tanto organizaciones delictivas transnacionales como países fallidos, que experimentarán de forma positiva o negativa, según los casos, los efectos de la globalización.

No obstante, cada región, cada país y cada época dibujan escenarios diferentes que se deben analizar específicamente.

Por otra parte, la participación o injerencia de la comunidad internacional y de diferentes organizaciones en los conflictos actuales modifica la forma de actuación de los actores que generan los riesgos y amenazas.

Además, hay que considerar el hecho de que un factor directamente relacionado con la probabilidad de la aparición de los riesgos y amenazas sea la importancia o densidad de los flujos marítimos que cruzan las aguas del lugar objeto del estudio. A este respecto hay que tener en cuenta que si

---

<sup>202</sup> ZAMORA ROSELLÓ María Remedios, *La seguridad marítima...* Ob. Cit., p21.



bien el archipiélago canario se encuentra alejado de las rutas marítimas más importantes (Norteamérica Atlántica—Europa, Europa—Asia por Suez, Norteamérica y Pacífico—Asia), que concentran la mayor parte del tráfico mundial, el Gobierno de Canarias apuesta por captar el tráfico entre Europa y África Occidental, y de modo secundario los tráficos entre Sudamérica y el Mediterráneo y países del Norte de África<sup>203</sup>. Esta línea de acción ha sido reforzada recientemente en el lanzamiento, en 2014, de la marca “*Canary Islands – European business hub in Africa*”.

Las rutas comerciales que atraviesan el archipiélago canario son las siguientes:

- Europa Occidental—África Occidental y Suráfrica.
- Mediterráneo—África Occidental.
- Norteamérica—África Occidental.
- Sudamérica—Mediterráneo.

Además, por Canarias también fluye el tráfico comercial entre Europa y Asia/Oceanía que no atraviesa el Canal de Suez.

La expansión de la región así como la modificación o aumento del tráfico marítimo atiende a intereses comerciales y complica el control trasfronterizo, todo lo cual influye directamente en la seguridad y protección marítima.

#### **4.1. LAS AMENAZAS Y LOS RIESGOS ACTUALES.**

La capacidad de interacción de un país con los de su entorno y con el resto del mundo trae consigo tanto ventajas como inconvenientes. Dentro de

---

<sup>203</sup> Gobierno de Canarias, Consejería de Hacienda, Dirección General de planificación, presupuesto y gasto público, *Estrategias de desarrollo de los puertos canarios*, 1993, p11-12.

las desventajas se encuentra el aumento de los riesgos y amenazas, ya que además de los propios del Estado en cuestión se han de sumar los provenientes del exterior, ya sean de terceros países o de organizaciones que atenten contra nuestros intereses nacionales.

El análisis de los riesgos y amenazas, por lo tanto, se podría dividir en dos partes según su procedencia: riesgos y amenazas interiores –entendiendo por tales los particulares o específicos de cada Estado– y los riesgos y amenazas exteriores –que serían los provenientes del exterior y los derivados de la acción exterior del Estado–.

No obstante, esta clasificación parece demasiado rígida y no tiene en cuenta las consecuencias de la globalización y de la diferencia de porosidad de las distintas fronteras de cada Estado.

La globalización, especialmente en lo relativo al comercio, tiene un alto impacto en los riesgos y amenazas o, dicho de otra manera, en la seguridad de un país, toda vez que esta globalización del comercio no se reduce al intercambio de bienes de economías separadas sino que tiene como consecuencia la aparición de mercados mundiales que conllevan riesgos y amenazas en la seguridad para los Estados implicados en las transacciones comerciales. Además, el control de este mercado global se ve dificultado por la aparición o desarrollo tecnológico de las comunicaciones. Aunque, la cuestión fundamental no sería quién y cómo se controla el mercado global, sino quién lo configura, ya que el problema, especialmente en términos de seguridad, es la erradicación de las organizaciones implicadas en los actos delictivos más que el diseño de estructuras para minimizar las consecuencias de dichos actos.

Estos riesgos y amenazas para la seguridad se ven modificadas en mayor o menor medida según la porosidad de las fronteras. Así, en principio, existirán mayores riesgos y amenazas cuando las fronteras sean más

porosas o, incluso, no existan, como podría ser el caso de la Unión Europea o el espacio de *Schengen*, a los cuales pertenece España<sup>204</sup>.

Esta porosidad de fronteras, que es una de las consecuencias de la globalización, exige una mayor cooperación internacional para prevenir y combatir las amenazas contra la seguridad, tal y como apunta la Comisión Europea en su documento sobre “Wider Europe— Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours”<sup>205</sup> y así está recogido en la política europea de vecindad<sup>206</sup>. Posteriormente, la Estrategia Europea de Seguridad reflejaría la necesidad de la cooperación internacional para afrontar los problemas actuales:

*“Ningún país puede hacer frente en solitario a los complejos problemas del mundo de hoy.”<sup>207</sup>*

---

<sup>204</sup> El Acta Única Europea, que entró en vigor el 1 de julio de 1.987, introdujo el artículo 8.A en el Tratado de la Comunidad Económica Europea de 1.957 que establecía, como objetivo para conseguir un Mercado Interior, “la libertad de circulación de mercancías, servicios, capitales y personas”.

<sup>205</sup> Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European parliament, *Wider Europe — Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours*, COM(2003) 104 final, Brussels, 11.3.2003, p11:

*“Cooperation, joint work and assistance to combat security threats such as terrorism and trans-national organised crime, customs and taxation fraud, nuclear and environmental hazards and communicable diseases should be prioritised.*

*Both domestic measures and intensified bilateral and multilateral action are indispensable to fight organised crime. Particular attention should be paid to drugs trafficking, trafficking in human beings, smuggling of migrants, fraud, counterfeiting, money laundering and corruption. The EU should explore the possibilities for working ever more closely with the neighbouring countries on judicial and police cooperation and the development of mutual legal assistance.”*

<sup>206</sup> Commission of the European Communities, Communication from the Commission, *European Neighbourhood Policy. Strategy paper*, COM(2004) 373 final, Brussels, 12.5.2004, p13.

*“Through the ENP, the parties will strengthen their political dialogue and make it more effective. This encompasses foreign and security policy issues including regional and international issues, conflict prevention and crisis management and common security threats (e.g. terrorism and its root causes, proliferation of weapons of mass destruction and illegal arms exports).”*

<sup>207</sup> Consejo de la Unión Europea, *Una Europa segura en un mundo mejor. Estrategia europea de seguridad*, Bruselas, 12 de diciembre de 2003, p1.

Esta necesaria cooperación internacional se hace más evidente en la estrategia europea contra el terrorismo:

*“The Strategy requires work at national, European and international levels to reduce the threat from terrorism and our vulnerability to attack.”<sup>208</sup>*

Si bien es cierto, la porosidad o el concepto de “espacio sin fronteras interiores” de la Unión Europea no tiene por qué venir asociado a una falta de control de las fronteras tal y como explica Francisco Gabella Maroto, General Jefe de la Jefatura de Fiscal y Fronteras de la Dirección General de la Guardia Civil, en cuanto a la interpretación del artículo 8.A del Tratado de la Comunidad Económica Europea sobre la “la libertad de circulación de mercancías, servicios, capitales y personas”:

*“No obstante, no todos los Estados miembros interpretaban del mismo modo este artículo. Así, mientras los Estados Continentales entendían que este artículo implicaba la total supresión de controles a las personas en las fronteras interiores, el Reino Unido e Irlanda entendían que la libre circulación de personas no exigía dicha supresión de controles.”<sup>209</sup>*

Por otra parte, los riesgos y amenazas disminuirían en donde las fronteras sean menos permeables y donde existan o se refuercen de forma física mediante, por ejemplo, la existencia de accidentes geográficos difícilmente superables, como un océano entre los países. Tal es el caso de nuestra nación en lo que se refiere al archipiélago canario.

---

<sup>208</sup> Council of the European Union, *The European Union Counter-Terrorism Strategy*, 14469/4/05, Brussels, 30 November 2005, p6.

<sup>209</sup> GABELLA MAROTO Francisco, *Control de fronteras...* Ob. Cit., p2.

En el caso de España, también hemos de tener en cuenta que, debido a su situación geoestratégica, nuestro país desempeña un papel de puente entre culturas y civilizaciones de Europa, Asia, América y África.

Así, centrar la atención en Canarias lleva consigo hacerlo en África, por su cercanía a este continente. España, desde principios del siglo XX, mantiene lazos de unión con los países de África noroccidental y del Golfo de Guinea y, esporádicamente, con los países del cono sur africano. Estas relaciones se mantienen, principalmente, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

España tiene en África, principalmente, dos intereses económicos: el sector energético y el pesquero. En cuanto al sector energético, más del 25% del petróleo y del gas que importamos procede del Golfo de Guinea, principalmente de Nigeria. En cuanto al sector pesquero, España, que posee una de las mayores flotas pesqueras del mundo, tiene un gran número de barcos pesqueros y congeladores en los caladeros del cono sur, la cornisa noroccidental africana y, en menor medida, en el Golfo de Guinea.

El siglo XXI, desde la primera década, se caracteriza por la aparición de conflictos que combinan las amenazas convencionales con las de carácter asimétrico, siendo éstas últimas las que parecen crecer especialmente en aquéllos espacios que han quedado fuera del control de los Estados territorialmente soberanos. Estos nuevos riesgos y amenazas no tienen la capacidad destructiva de la guerra convencional, pero dificultan y degradan el desarrollo social y económico de los países y regiones con consecuencias negativas tanto en el plano nacional como internacional. De tal manera que el escenario estratégico actual se caracteriza por su complejidad, incertidumbre y potencial peligrosidad. Los conflictos actuales y previsiblemente los futuros responden a una configuración multidimensional que hace inviable su resolución por medio de herramientas exclusivamente políticas, diplomáticas, económicas o militares.

Las amenazas actuales como el terrorismo, el crimen organizado, la proliferación de armas de destrucción masiva; las crisis generadas por los Estados fallidos, débiles o en proceso de descomposición; la lucha por el

acceso a los recursos básicos; y la acción negativa del hombre sobre su entorno, entre otros, afectan a la seguridad y estabilidad mundial.

Para hacerles frente, según nuestra política de seguridad y defensa, se considera necesario un sistema de seguridad compartida y de defensa colectiva, manteniendo a la vez una capacidad defensiva propia.

Este tipo de políticas no es la que desarrollan los países del entorno próximo a las islas canarias, es decir, del África occidental. Esto es debido a que durante mucho tiempo, los Estados no ejercían su autoridad en sus espacios marítimos de soberanía y jurisdicción ya que no existía una percepción clara de la inseguridad que podía derivarse de una falta de control de los espacios marítimos. Se podría decir que, tradicionalmente, la seguridad o inseguridad se asociaba solamente a la parte continental. Actualmente, esta concepción de la seguridad ha cambiado y ya se persiguen políticas marítimas integradas, como es el caso de la Unión Europea, o se intentan desarrollar los acuerdos interestatales necesarios para proporcionar la seguridad marítima necesaria de forma combinada<sup>210</sup>.

Las políticas marítimas integradas, como la de la UE, son un planteamiento holístico de todas las políticas relacionadas con el mar, abarcando, entre otras, políticas relacionadas con conocimiento y datos de la mar, ordenación de los espacios marítimos y vigilancia marítima integrada. Para ello cuenta con diferentes instrumentos, entre los que se encuentran: la red europea de vigilancia marítima, la gestión integrada de las zonas costeras y una fuente de datos e información.

Sin embargo, los gobiernos siguen desarrollando sus propias políticas marítimas ya que el impacto que experimenta cada país a causa de su propia inseguridad marítima es diferente. Esta situación hace que las capacidades navales de cada Estado sean diferentes.

---

<sup>210</sup> A los efectos de este documento se entenderá como “conjunto” lo relativo a los diferentes ejércitos (Ejército de Tierra y Ejército del Aire) y la Armada, y como “combinado” lo relacionado con diferentes países.

Esta situación se ve agravada por la diferente capacidad financiera de los distintos Estados, que en el caso del continente africano es más notoria. Por ello, existe un mayor desfase entre las capacidades navales de los diferentes países africanos.

Así, los países del Golfo de Guinea disponen de una limitada capacidad de control sobre sus espacios marítimos territoriales para la persecución de los diferentes tipos de delitos. Esta situación ha llamado la atención de la comunidad internacional que ha visto la necesidad de fomentar la seguridad marítima en esta zona.

La actuación internacional en esta zona se materializa en el desarrollo de actividades encaminadas a mejorar la instrucción y el adiestramiento de las Fuerzas Navales y Guarda Costas de los países ribereños, en el auxilio para el control marítimo con una mayor presencia de unidades navales o con agrupaciones internacionales. Un ejemplo de esta colaboración internacional es la iniciativa norteamericana *Africa Partnership Station* (APS); el refuerzo de las relaciones de Francia con estos países para ayudarles a proteger sus costas e instalaciones petrolíferas; y la presencia de fuerzas navales de países con vínculos históricos en África como Bélgica, Holanda, Reino Unido e, incluso, de otros países con una menor tradición africana como EE.UU o China. La Armada participa en la iniciativa APS desde sus inicios con unidades y personal, habiendo adquirido todos estos años un prestigio elevado como instructores y evaluadores entre los países participantes.

A pesar de esta ayuda internacional, de la mejora de los medios navales de ciertos países y de los necesarios acuerdos internacionales para conseguir mayor control del mar, los riesgos y las amenazas perduran.

Según la “División para los asuntos marítimos y la ley de la mar (DOALOS – *Division for Ocean affairs and the Law of the Sea*)” de las Naciones Unidas y el Instituto de las NNUU para la investigación y el adiestramiento (UNITAR – *United Nations Institute for Training and Research*), las mayores amenazas en el entorno de la protección marítima son los siguientes:

- Amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, integridad territorial o independencia política de un Estado.
- Actos terroristas contra el tráfico comercial, instalaciones “offshore” y otros intereses marítimos, transporte ilegal de armas de destrucción masiva (WMD –*Weapons Mass Destruction*–) y actos ilegales.
- Piratería y robo a mano armada en la mar.
- Crímenes organizados transnacionales como el tráfico de migrantes, el narcotráfico o el tráfico de armas.
- Amenazas de seguridad contra los recursos como la pesca ilegal, no regulada y no informada (*Illegal, Unregulated and Unreported (IUU) fishing*).
- Amenazas medioambientales como incidentes de contaminación marina graves o vertidos ilegales.

Entre estas amenazas, el transporte ilegal de armas de destrucción masiva, que tiene repercusión desestabilizadora en la seguridad internacional, no representa actualmente un peligro en el entorno del archipiélago canario ya que este tipo de tráfico se suele localizar en zonas de gran tensión y donde pueden ser utilizadas. Actualmente estas zonas no se encuentran en el continente africano. Esta apreciación está de acuerdo con lo expuesto por Dominique Dye:

*“Though many African countries have expressed their support for the resolution, WMD-related issues remain a low priority on the continent. This is not surprising as no African country currently has the infrastructure to produce a nuclear weapon, and very few have the*



*knowledge and technology to produce chemical and biological weapons.*<sup>211</sup>

Un acto se considera de piratería, según el artículo 101 de UNCLOS<sup>212</sup>, cuando:

- se produce un acto ilegal de violencia, detención o depredación,
- se comete para fines privados,
- se realiza contra otro buque, aeronave, personas o propiedad de a bordo,
- se perpetra en alta mar o en la ZEE.

Los Estados tienen, bajo el amparo de UNCLOS, jurisdicción universal para reprimir la piratería, que debe distinguirse del "robo a mano armada en la mar"<sup>213</sup>, cuya diferencia fundamental es que estos actos se cometen

---

<sup>211</sup> DYE Dominique, *African perspectives on countering weapons of mass destruction*, Institute for Security Studies, ISS Paper No 167, September 2008, p7.

<sup>212</sup> En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, la "Piratería" se define en los siguientes términos (artículo 101):

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos por un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

<sup>213</sup> El Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques (resolución A.1025(26)) define "robos a mano armada perpetrados contra los buques" de la siguiente manera:

"Robos a mano armada perpetrados contra los buques: cualquiera de los actos siguientes:

dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipelágicas y mar territorial.

Para actuar contra estas amenazas, además de lo dispuesto en UNCLOS, existen otras medidas relevantes bajo convenciones internacionales a tener en cuenta, como son:

- en relación con los crímenes organizados transnacionales: Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas; protocolo contra el tráfico de migrantes por tierra, mar y aire.
- en lo relativo a los actos terroristas, transporte de WMD y otros actos ilegales: Convención internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (convenio SOLAS) de 1974 y el código internacional de protección para los buques e instalaciones portuarias (código ISPS); convención para la supresión de los actos ilegales en contra de la seguridad en la navegación marítima de 1988 (convenio SUA) y su protocolo de supresión de actos ilegales contra la seguridad de las plataformas fijas localizadas en la plataforma continental de 1988, con sus posteriores y correspondientes enmiendas.
- Relacionado con la seguridad y la prevención de la polución procedente de los buques: acuerdo sobre las existencias de pesca de las NNUU, acuerdo de conformidad de la organización de las NNUU para la alimentación y la agricultura (FAO –*Food and Agriculture Organization of the United Nations*–); convenio internacional para la prevención de la contaminación marina procedente de los buques (MARPOL –*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*–) de 1973.

- 
1. son cualesquiera actos ilegales de violencia o detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de "piratería", cometidos con fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipelágicas y mar territorial;
  2. todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente."

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, y según las NNUU, los retos futuros para prevenir y combatir las amenazas contra la protección marítima son los siguientes:

- Ratificación y acceso a las convenciones internacionales más relevantes.
- Implementación efectiva de las convenciones.
- Coordinación internacional.
- Imposición efectiva de la ley.
- Cooperación regional y multilateral.
- Minimizar los impactos negativos de la protección marítima en el tráfico comercial, en el personal que trabaja en la mar (pescadores, marineros, etc.), en los intereses privados y en el medioambiente.

Así, teniendo en cuenta la visión de las NNUU y lo sucedido en las dos últimas décadas, los riesgos y amenazas actuales que pueden afectar al archipiélago canario y a los intereses nacionales en las aguas próximas o de influencia canaria son los siguientes:

- Inmigración irregular.
- Tráfico de drogas.
- Actos ilícitos contra los derechos de soberanía española en la zona económica exclusiva (exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales).
- Contaminación marina.
- Pesca ilegal.
- Transporte de mercancías peligrosas (material radioactivo, combustibles y lubricantes, etc.).
- Falsificaciones.
- Circulación de capitales.
- Riesgo sanitario.

#### 4.1.1. Inmigración irregular.

Actualmente se utiliza la expresión “inmigración ilegal” para referirse a las personas que, por ejemplo, llegan a Canarias provenientes de las costas africanas utilizando embarcaciones, verbigracia las pateras. Este término conlleva, hoy en día, un doble valor connotativo, a saber: el empleo de la palabra “inmigración” arrastra, desde el punto de vista sociológico, un significado de pobreza; y la utilización del término “ilegal” podría estar identificando al individuo como un delincuente. Esta denominación, por lo tanto, es desafortunada ya que identificaría este tipo de migración con individuos pobres y potencialmente delincuentes. Por ello, conviene aclarar, en primer lugar, el término empleado.

La emigración y, *por ende*, la inmigración es un derecho<sup>214</sup>, no una actividad ilegal. Por lo tanto, ninguna persona es ilegal. Lo que puede ser ilegal es la situación administrativa irregular en la que se encuentra dicho individuo, sin llegar a que dicha situación confiera el status de ilegal a la persona. Hay que considerar que todo migrante pasa, temporalmente, por una situación similar hasta que regulariza su situación obteniendo el pertinente permiso de residencia.

Por otra parte, considerando los efectos de la globalización, es cada vez más normal el tráfico transnacional de personas en busca, por ejemplo, de nuevas oportunidades, mejores condiciones de vida, nuevas experiencias, etc., sin que ello suponga que se encuentran en la pobreza.

Así pues, parece conveniente desechar el valor connotativo de pobreza para el término inmigrante y referirnos a las personas que llegan a nuestro país sin disponer de los permisos necesarios como “personas o extranjeros sin permiso de residencia” o “inmigración irregular” por cuanto precisan de regularizar su situación.

---

<sup>214</sup> Según la Declaración de Derechos Humanos disponible en la siguiente página web: <http://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Introduction.aspx>

Dicho esto, hay que tener presente que la verdadera amenaza no se encuentra, por lo tanto, en todos los inmigrantes irregulares sino solamente en aquéllos que acceden a nuestro país intentando evitar los controles fronterizos. Esta clase de inmigración irregular sí que suele ser pobre y no suelen disponer de los recursos necesarios para la obtención del permiso de residencia, acabando, por lo tanto, en una situación administrativa ilegal. Es a este colectivo al que me referiré con el término de “inmigración irregular”.

Desde la década de los 2000, con especial auge en 2006 en el que llegaron 30.246 inmigrantes a las costas canarias, se ha producido un flujo de inmigración masivo desde el África subsahariana hacia la Unión Europea que ha tenido como puertas de entrada las islas Canarias y el Estrecho de Gibraltar. La Armada colabora desde entonces para controlar este problema de la inmigración irregular operando con otros efectivos dependientes de otros ministerios.

En el siguiente gráfico se puede comprobar que, actualmente, el problema de la inmigración en Canarias no representa, por su volumen, un riesgo alto. Este hecho también es compartido por Francisco Gabella Maroto que afirma:

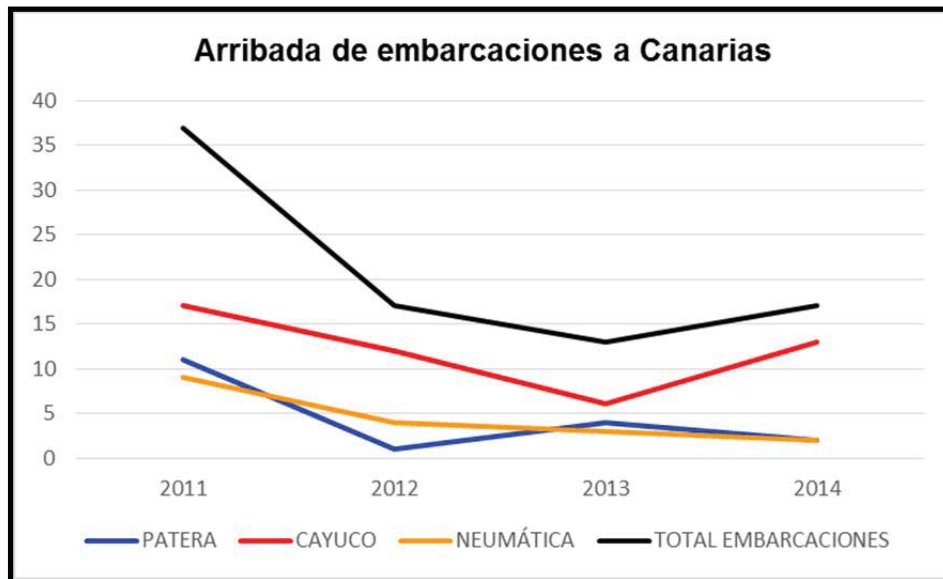
*“Finalmente, aunque no muy importante en el aspecto numérico, se utiliza la vía marítima mediterránea y atlántica para acudir a territorio nacional, por parte de las personas procedentes del norte de África, principalmente marroquíes y sobre todo del África subsahariana, localizados en las costas del archipiélago Canario.”<sup>215</sup>*

No obstante, desde 2013 la arribada de embarcaciones comienza a aumentar siendo el “cayuco” el tipo de embarcación más empleada tal y como se refleja en la estadística del gráfico 18 que figura en la siguiente página.

---

<sup>215</sup> GABELLA MAROTO Francisco, *Control de fronteras...* Ob. Cit., p1.

**Gráfico 18. Estadística de arribada de embarcaciones con inmigrantes a las islas canarias.**



Fuente: Elaboración propia.

La precariedad del tipo de transporte empleado por esta clase de inmigrantes es algo tradicional y arriesgado como también comparte Francisco Gabella Maroto que afirma lo siguiente:

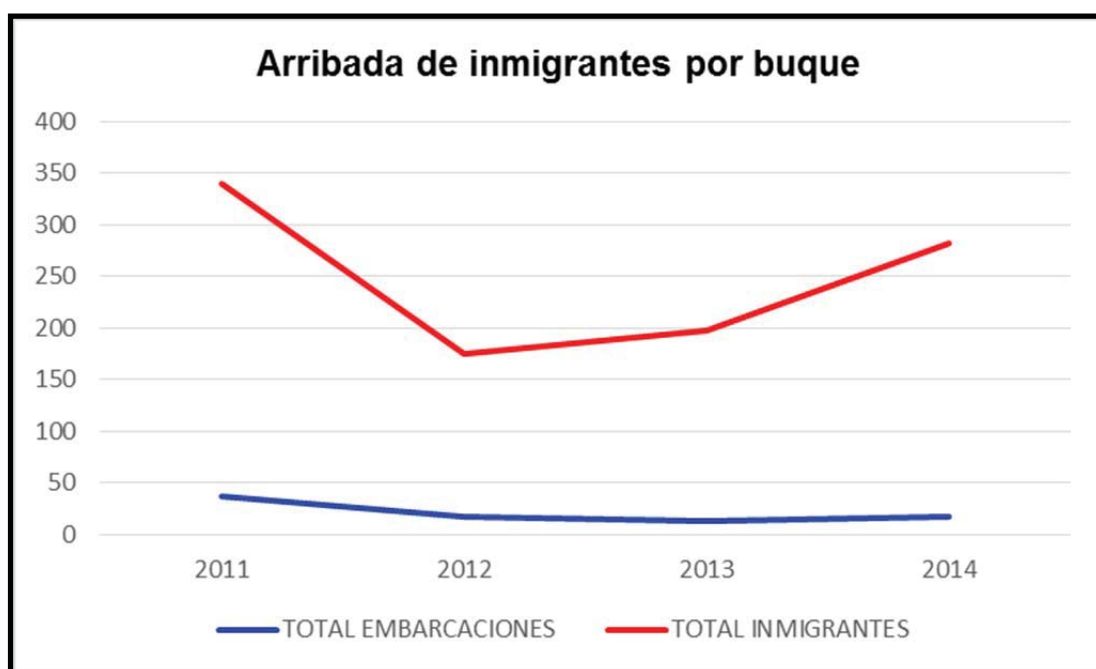
*“La particularidad de esta vía de penetración es que, utilizan, hasta ahora, embarcaciones de madera, frágiles, poco aptas para la navegación y mal gobernadas, denominadas pateras, que han sufrido frecuentes naufragios y que han ocasionado una gran alarma social, por el elevado número de víctimas inocentes que se han producido.”<sup>216</sup>*

En el gráfico de la página siguiente se puede apreciar que, para el pequeño aumento que supone la arribada del número de embarcaciones en estos últimos años, la llegada de inmigrantes aumenta, por lo que se deduce que las embarcaciones llegan cada vez con más personas a bordo.

<sup>216</sup> GABELLA Francisco, *Control de fronteras*, Ob. Cit., p1.

Esto, además de significar una mayor llegada de inmigrantes a las islas, conlleva un mayor riesgo para sus vidas ya al llevar más personas a bordo, la embarcación es menos maniobrable y segura. Esta situación hace que, en nuestra área de responsabilidad, los medios dedicados a la seguridad marítima, entendida como seguridad de la vida humana en la mar, tengan una mayor actividad.

**Gráfico 19. Relación entre el número de inmigrantes y de embarcaciones empleadas.**

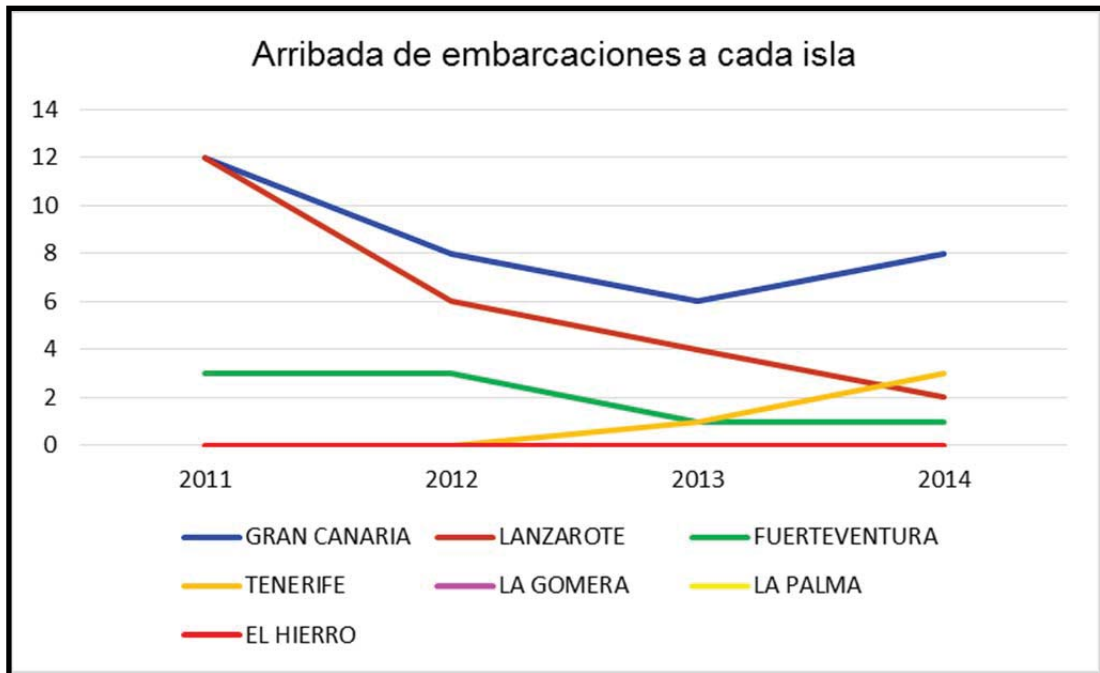


Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, estos medios de seguridad marítima no son necesarios en toda nuestra área de responsabilidad, ya que las embarcaciones utilizadas para transportar a los inmigrantes no arriban a todas las islas ni con la misma frecuencia.

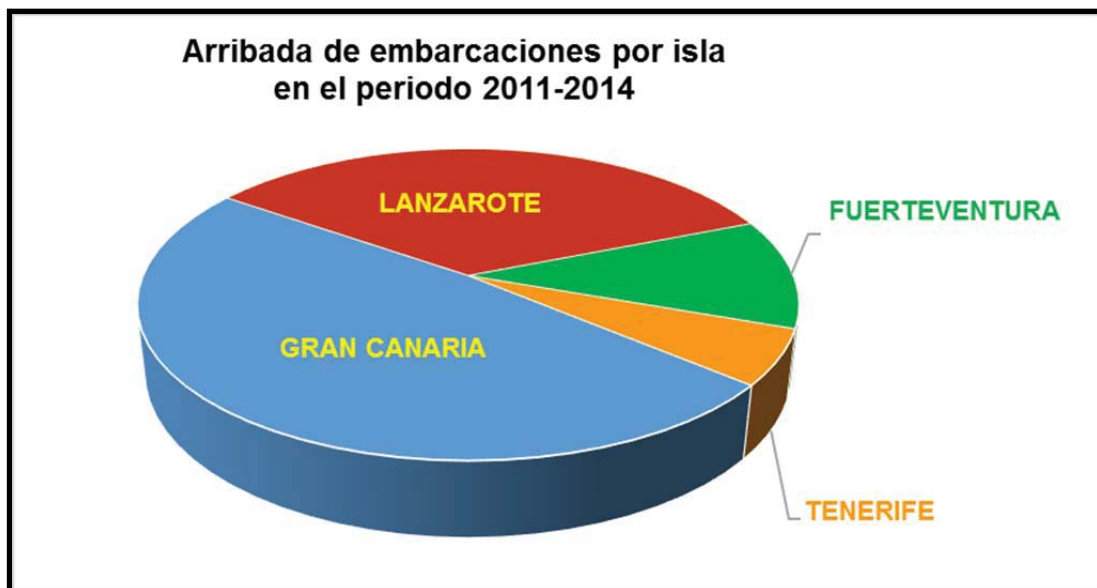
En los siguientes gráficos se muestran las tendencias de arribada de embarcaciones a cada una de las islas y la estadística de arribadas totales en el periodo 2011-2014.

**Gráfico 20. Tendencias de arribada de embarcaciones a las diferentes islas del archipiélago canario.**



Fuente: Elaboración propia.

**Gráfico 21. Estadística de arribada de embarcaciones a las diferentes islas del archipiélago canario.**



Fuente: Elaboración propia.



Como se puede apreciar en el gráfico 20, la tendencia es creciente en el caso de las islas de Gran Canaria y Tenerife, decreciente en la isla de Lanzarote y Fuerteventura. No obstante, el gráfico 21 muestra como las islas que reciben embarcaciones son Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura y Tenerife, por orden decreciente del número de arribadas. Es decir, que las islas orientales, esto es, la provincia de Las Palmas, es la receptora de la mayor parte de la inmigración, algo totalmente lógico ya que son las islas más cercanas a la costa africana. No obstante, sorprende que, dentro de esta provincia, sea Gran Canaria la mayor receptora siendo la más lejana.

Los inmigrantes que llegan a las islas canarias proceden de un buen número de países de África. Los principales países de procedencia son países costeros de África occidental.

En la tabla 29 de la página siguiente se han relacionado los países costeros de África occidental, de norte a sur, desde Marruecos hasta el Congo; además se han añadido otros países desde los cuales también han llegado inmigrantes.

Como se puede apreciar en la siguiente tabla, la inmigración procede de 13 de los 18 países africanos costeros occidentales relacionados, que abarcan toda la costa desde el noroeste de África hasta el Congo. En el periodo analizado, no se ha recibido inmigración procedente de Ghana, Togo, Benín, Guinea Ecuatorial y Gabón.

Esta clasificación atiende a las nacionalidades sin que por ello se suponga un tránsito directo desde el origen hasta el destino. Evidentemente, la inmigración desde los países más alejados no podrá emplear como medio de transporte el cayuco o la patera, sino que tendrá que utilizar buques “nodriza” o acercarse a lugares desde donde se pueda emplear embarcaciones menores para realizar el tránsito hasta las costas del archipiélago canario.

**Tabla 29. Países de procedencia de la inmigración que arriba a las islas canarias en el periodo 2011-2014.**

C: País continental. / M: País costero.

PAISES DE PROCEDENCIA DE LOS INMIGRANTES					
PAIS	TIPO	2011	2012	2013	2014
MARRUECOS	M	X	X	X	X
SAHARA OCCIDENTAL	M	X	X	X	X
MAURITANIA	M	X	X	X	X
SENEGAL	M	X	X	X	X
GAMBIA	M	X	X	X	X
GUINEA BISSAU	M	X	X		X
GUINEA CONACRY	M	X		X	X
SIERRA LEONA	M	X			
LIBERIA	M	X	X		
COSTA DE MARFIL	M			X	X
GHANA	M				
TOGO	M				
BENÍN	M				
NIGERIA	M		X		X
CAMERÚN	M				X
GUINEA ECUATORIAL	M				
GABÓN	M				
CONGO	M				X
MALÍ	C	X		X	X
BURKINA FASO	C				X
LIBIA	C		X		
CHAD	C			X	X
REP. CENTROAFRICANA	C				X

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, han llegado inmigrantes de Malí, Burkina Faso, Chad, República Centroafricana y Libia. La llegada de inmigrantes desde los países continentales y Libia se debe a la interconexión de los flujos migratorios existentes en el interior del continente con las posibilidades de transporte marítimo que, en el caso de España, se encuentran en la navegación en el Estrecho de Gibraltar o en el océano Atlántico hacia las islas Canarias, como se puede apreciar en el siguiente gráfico.



#### 4.1.2. Tráfico de drogas.

El tráfico marítimo transporta la mayor parte del comercio mundial de mercancías<sup>218</sup>. La naturaleza global de este comercio, las banderas de conveniencia y los registros abiertos dificultan su control y proporcionan las oportunidades para el tráfico ilícito de mercancías.

En este sentido está de acuerdo Fernando del Pozo que concluye lo siguiente:

*“Pero, aún más importante, los corruptos mecanismos técnicos y financieros que ofrecen esas banderas de conveniencia y su asociación con desacreditadas sociedades de clasificación residentes en refugios financieros son un caldo de cultivo para males mayores, y delincuentes de gravísima entidad como terroristas, traficantes de drogas, de seres humanos y de armas buscan siempre amparo en ellas.”<sup>219</sup>*

La cercanía de África al archipiélago canario proporciona, además, otra vía de acceso de este tipo de tráfico para su entrada en territorio europeo, lo cual está de acuerdo con la opinión de Fernando del Pozo García al afirmar lo siguiente:

*“Otro riesgo marítimo que Europa percibe en África es el tráfico de estupefacientes, particularmente de cocaína, que llega a Europa procedente de Sudamérica por vía marítima, haciendo frecuentemente*

---

<sup>218</sup> El informe realizado por “IHS Global Insight, Inc.” para “United States Department of Transportation Maritime Administration” sobre la política marítima de los Estados Unidos en relación con sus necesidades comerciales y de protección concluye que la el tráfico marítimo representa el 89,79% del volumen de comercio mundial y el 72,71 en cuanto al valor de las mercancías transportadas.

<sup>219</sup> DEL POZO Fernando, *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de opinión 52/2015, 21 de mayo de 2015, p15.

*escala en África para mejor sortear los obstáculos que las agencias de la ley ponen.*<sup>220</sup>

En esta misma línea, Rafael Calduch Cervera en su publicación sobre “La seguridad del sistema marítimo español: incertidumbres, riesgos y amenazas” al referirse al “crimen organizado” expresa:

*“...el control de los buques junto con sus pasajeros y mercancías, sobre todo los procedentes de América del Sur y norte de África, constituye una parte esencial de la lucha contra la delincuencia organizada asociada al narcotráfico.”*<sup>221</sup>

Por otra parte, el tráfico marítimo emplea, cada vez más, el transporte intermodal<sup>222</sup> con contenedores ya que la globalización y la economía mundial exigen mejoras en los procesos logísticos tanto nacionales como internacionales. Esta tendencia se refleja en el estudio del *IHS Global Insight, Inc.* que concluye que el transporte con contenedores en los Estados Unidos se empleará para transportar la tercera parte del tráfico comercial por vía marítima en un horizonte lejano a 2038 tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

---

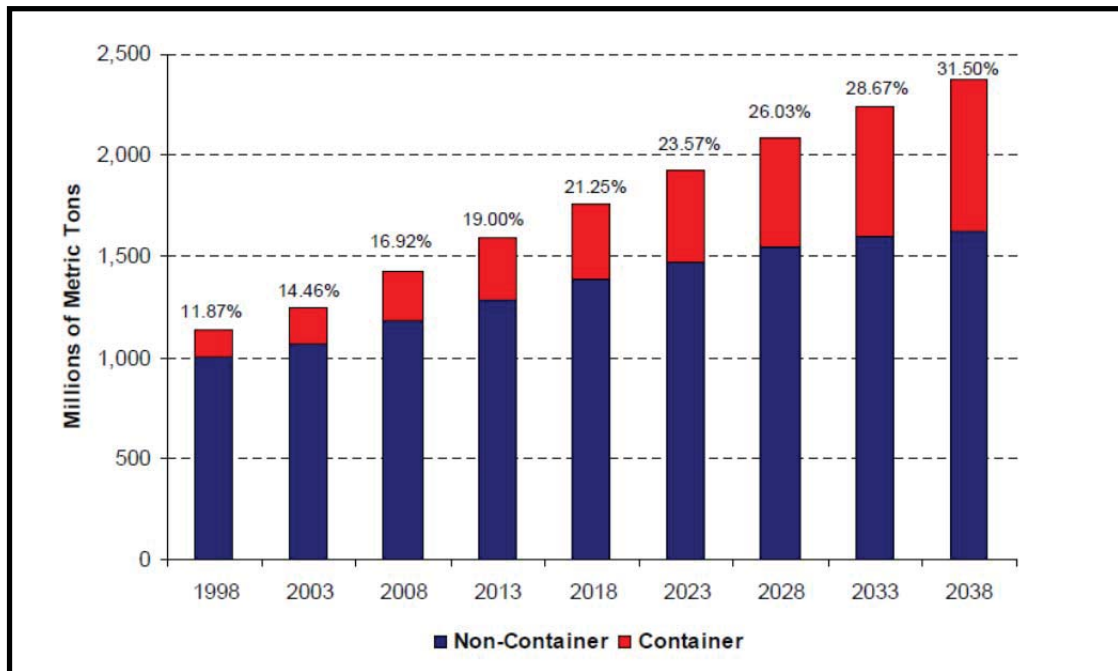
<sup>220</sup> DEL POZO GARCÍA Fernando, *África y la seguridad marítima*, Documento de opinión 107/2014, documento de opinión Español de Estudios Estratégicos, 24 de septiembre de 2014, p7.

<sup>221</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p134.

<sup>222</sup> El “transporte intermodal” utiliza, al menos, dos modos diferentes de transporte empleando un contrato de transporte desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte toma las mercancías bajo su custodia hasta el lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

El transporte intermodal se caracteriza por agrupar las mercancías en “unidades de carga” para reducir la manipulación de las mismas, utilizando unidades normalizadas como los contenedores, semirremolques o las cajas móviles para reducir los posibles daños (por ejemplo: robos, pérdidas o roturas) y facilitar el trasbordo, traslado y manipulación de las mercancías de un medio a otros de transporte.

**Gráfico 23. Tráfico comercial con contenedores como componente del tráfico total comercial por vía marítima.**



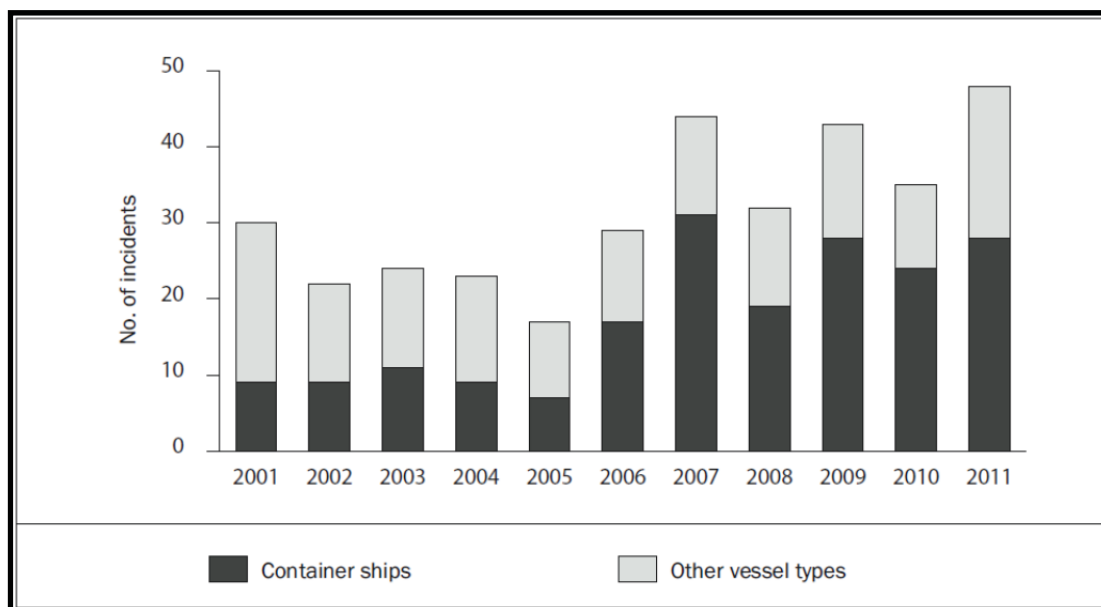
Fuente: IHS *Global Insight, Inc.*<sup>223</sup>

El transporte con contenedores por vía marítima proporciona ventajas relacionadas con la ocultación de la carga ya que, en principio, los contenedores precintados no pueden ser abiertos e inspeccionados por nadie que no sea el consignatario, que debe revisar la carga antes de precintarlo, o los servicio de aduanas.

En el siguiente gráfico se puede apreciar cómo ha aumentado el transporte de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos y cómo se ha incrementado el empleo de contenedores para estos fines.

<sup>223</sup> IHS *Global Insight, Inc., An Evaluation of Maritime Policy in Meeting the Commercial and Security Needs of the United States*, 7 January 2009, p12.

**Gráfico 24. Empleo de contenedores en buques para transporte marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos. Estadística en el periodo 2001-2011.**

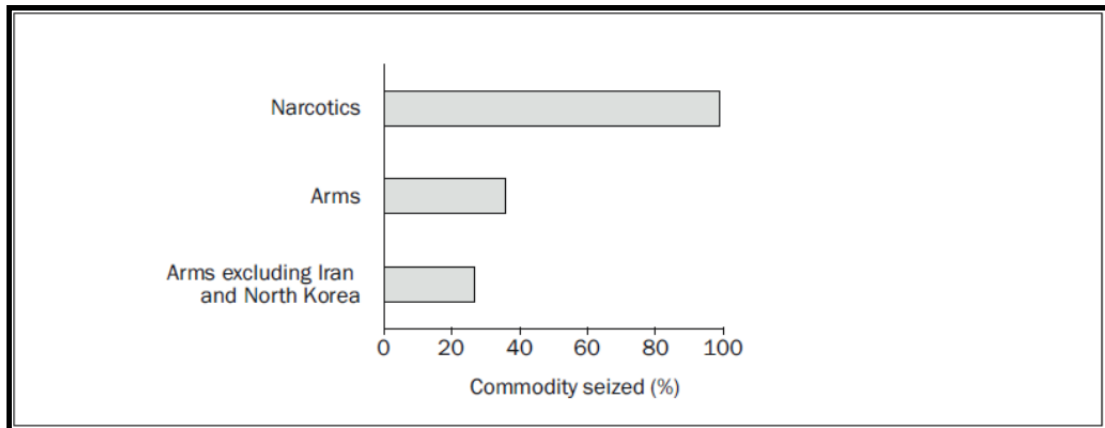


Nota: La muestra es de 357 buques. Esta muestra incluye todos los incidentes informados sobre el transporte de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos realizados en buques mercantes de más de 100 toneladas de registro bruto. “Container ships” se refiere a cualquier buque con capacidad de transporte de contenedores.

Fuente: *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) Vessel and maritime incident database.*

En el siguiente gráfico se puede apreciar cómo el mayor tráfico de mercancías desestabilizadoras es el relacionado con los estupefacientes y las sustancias químicas precursoras.

**Gráfico 25. Capturas de mercancías desestabilizadoras relacionadas con armas y narcóticos. Estadística de incidentes en el periodo 1991-2011.**



Nota: La muestra es de 530 buques. Solamente se incluyen los incidentes informados por fuentes abiertas. “Narcotics” incluye los narcóticos y las sustancias químicas precursoras. “Arms” incluye los equipos militares y los de uso dual. “Arms excluding Iran and North Korea” incluye el transporte de armas que no tiene por origen o destino Irán o Corea del Norte.

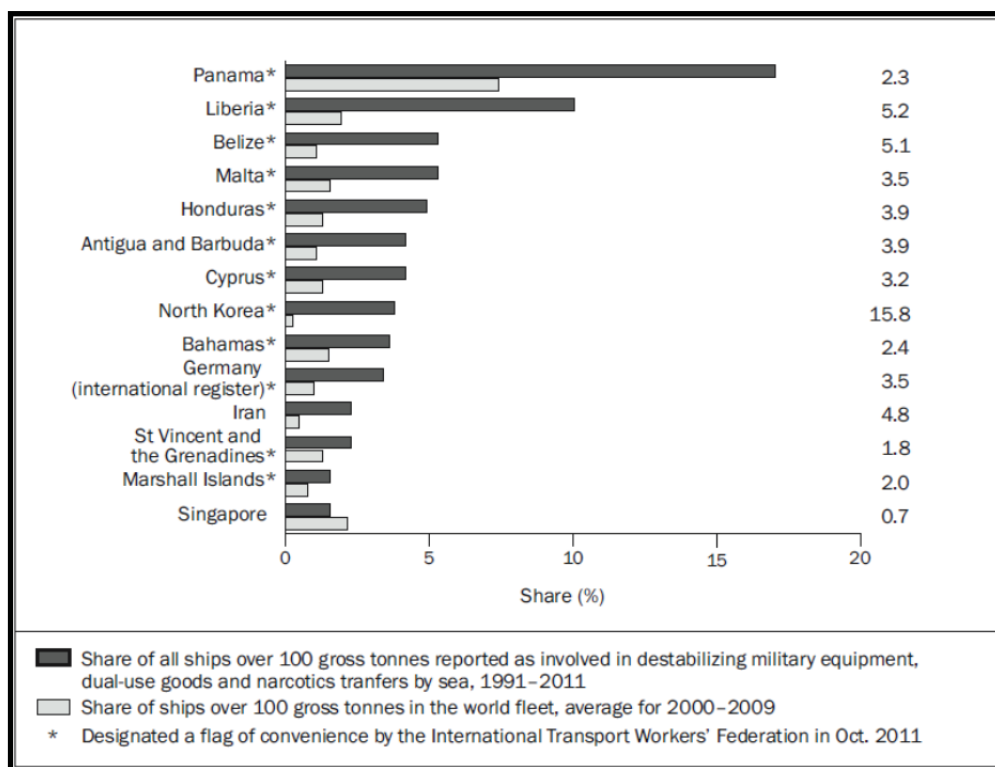
Fuente: *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) Vessel and maritime incident database.*

La adopción de banderas de conveniencia es una práctica que se lleva a cabo en la flota mercante mundial. El Registro de Panamá –el más grande del mundo– cuenta, aproximadamente, con el 7% de los buques mercantes de la flota mundial, que supone una ínfima proporción en comparación con el número de buques registrados allí por compañías extranjeras.

Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, entre los buques abanderados en Panamá y en Liberia se concentra la mayor parte de tráfico marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos.



**Gráfico 26. Banderas de países más frecuentemente asociadas con el tráfico marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos. Estadística comparativa entre la parte del número de incidentes comparada con la parte de la flota mundial de la muestra, en el periodo 1991-2011.**



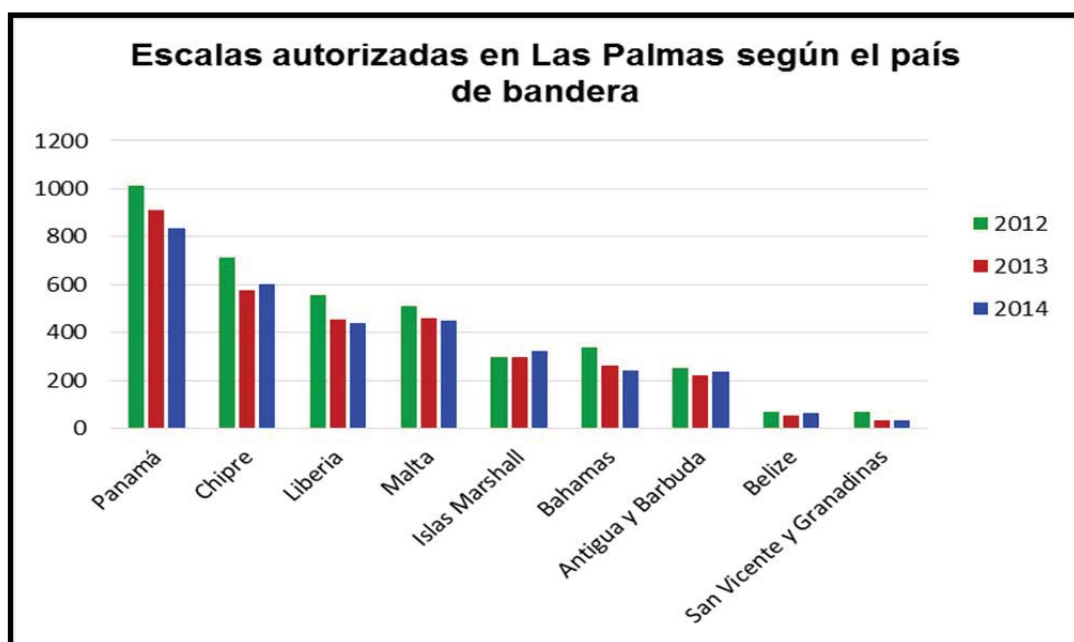
Nota: La muestra es de 529 buques. Para cada Estado, el número que figura a la derecha presenta la proporción entre la parte correspondiente a los incidentes informados en el periodo 1991-2011 y la parte correspondiente respecto a la flota mundial entre 2000-2009. De tal manera que el número 1.0 significa que la parte correspondiente a los incidentes informados es igual a su parte en la flota mundial; un número mayor indicaría una desproporción en el número de incidentes.

Fuente: *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*.

La mayor parte del tráfico que soporta el archipiélago canario emplea las mismas banderas de conveniencia que se han detallado en el gráfico

anterior. Como muestra, la distribución de las escalas autorizadas en Las Palmas teniendo en cuenta estas banderas de conveniencia es la que se detalla en el siguiente gráfico.

**Gráfico 27. Escalas autorizadas en Las Palmas con banderas de países más frecuentemente asociadas con el tráfico marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos.**



Fuente: Elaboración propia.

La distribución de las banderas en las escalas autorizadas en Las Palmas es diferente de la estadística del SIPRI ya que, entre otras consideraciones, la muestra es diferente. No obstante, en ambos casos se puede apreciar que la mayor parte del tráfico emplea buques abanderados en Panamá.

En todo caso, esta situación hace que el archipiélago canario también pueda encontrarse en la ruta de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos.

En cuanto al tráfico de estupefacientes, además de utilizar contenedores para transportar estas sustancias, también se emplean otros tipos de buques que suelen utilizar las líneas de tráfico mercante, que a menudo recalán en las costas y archipiélagos occidentales africanos, y tratan de establecer sus derroteros a través de nuestros puertos para utilizarlos como puerta de entrada a Europa.

Además de utilizar este tipo de transporte, las organizaciones dedicadas al narcotráfico también utilizan otros medios y métodos para intentar introducir la carga en el país sin ser detectados. Un ejemplo es transbordar la carga en alta mar desde un buque mercante que se encuentra realizando su navegación prevista a otros buques menores o a pesqueros; otra manera es emplear buques de vela de recreo.

También comienzan a aparecer, en las playas de Canarias, embarcaciones neumáticas que podrían estar asociadas a actividades relacionadas con el contrabando y, especialmente, con el narcotráfico.

En relación a este tipo de actividades hay que tener en cuenta que las condiciones meteorológicas circundantes al archipiélago canario son óptimas para la navegación y transbordo de material en la mar durante, prácticamente, todo el año. Estas condiciones, unidas a su situación geoestratégica y la existencia de una de las principales derrotas de tráfico mercante a nivel mundial, favorecen y propician la aparición de este tipo de actividades ilegales, especialmente durante las estaciones de primavera y verano.

Un dato que refleja la cantidad de tráfico de droga que se realiza en aguas nacionales y en aguas internacionales mediante los acuerdos necesarios es que, según información del Ministerio de Hacienda, la Aduana española es la tercera fuerza aprehensora del mundo de cocaína tras Colombia y Estados Unidos y la primera del mundo en hachís.

En lo que a Canarias se refiere, el tráfico principal es el de cocaína, el cual se lleva a cabo en el océano Atlántico. Las operaciones para intervenir este tipo de tráfico, que se puede dar hasta casi 2.000 millas náuticas de Canarias<sup>224</sup>, se realiza con patrulleros de altura que utilizan sus embarcaciones auxiliares para abordar el buque objetivo. Los patrulleros que normalmente suelen participar en este tipo de operaciones son los patrulleros de altura de la DAVA y de la Armada.

Según el informe de 2011 del consejo de control internacional de narcóticos de la oficina de las Naciones Unidas sobre drogas y crimen (UNODC), la mayoría de la cocaína entra en Europa por vía marítima, principalmente en España, donde se realizan la mitad de las aprehensiones de la región. Además, es en España donde se aprehendió la cantidad más grande de cocaína en un buque (2,6 toneladas), que fue detectado en las inmediaciones de las islas Canarias en 2010 y aprehendido por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

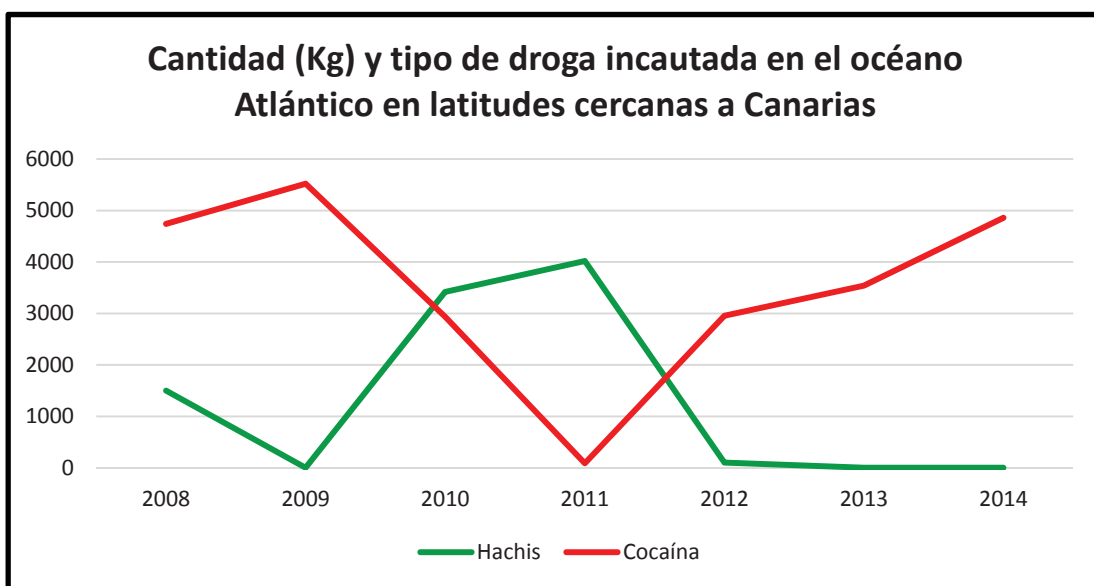
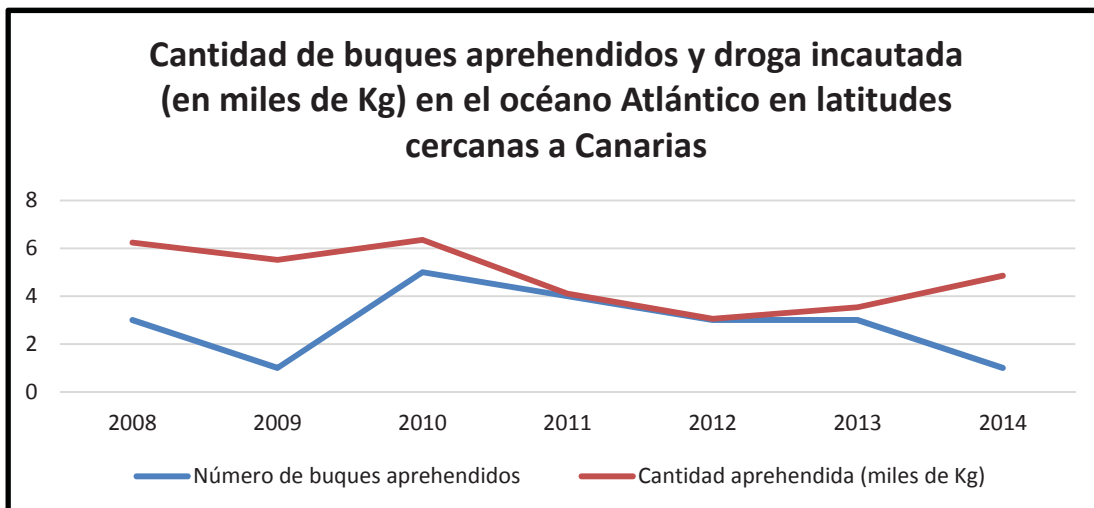
Canarias, sin ser una puerta de entrada de droga a Europa, se encuentra localizada en la denominada “ruta atlántica” de la droga. Es en estas latitudes donde se llevan a cabo numerosas aprehensiones de buques implicados en el narcotráfico.

A continuación, en los siguientes gráficos, se muestra la estadística reciente del número de buques aprehendidos y la cantidad de droga incautada en el océano Atlántico en latitudes cercanas al archipiélago canario.

---

<sup>224</sup> Este es el caso, por ejemplo, del pesquero “Alexandra” aprehendido con 2.591 kg. el 5 junio 2003 a 1.950 millas Canarias.

**Gráfico 28. Estadísticas de aprehensión de buques implicados en actividades ilegales relacionadas con el tráfico de estupefacientes en el entorno del archipiélago canario.**



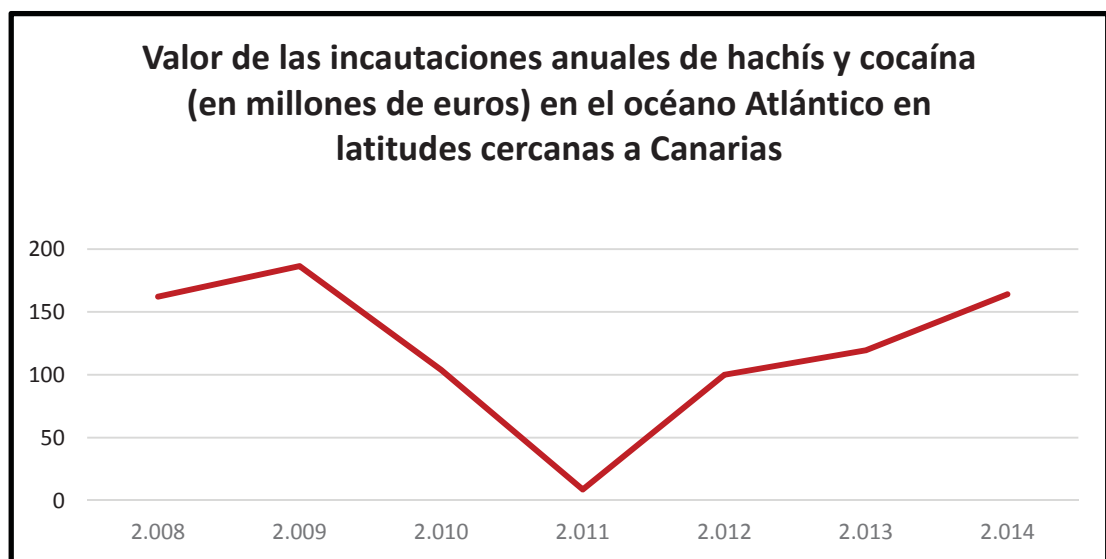
Fuente: Elaboración propia.

A la vista de los gráficos anteriores se deduce que entre 2008 y 2010 y a partir de 2013, se emplean menos buques pero más cargados de droga. Además, asumiendo que las aprehensiones y el tráfico de drogas son directamente proporcionales, se aprecia una pequeña bajada del tráfico de drogas entre 2010 y 2013.

Por otra parte, se ve como entre 2010 y 2012, cuando sube el tráfico de hachís disminuye el de cocaína, sucediendo lo contrario el resto del periodo analizado, y coincidiendo con la disminución del tráfico de drogas.

Curiosamente, la disminución del tráfico de drogas desde 2008 coincide con la primera fase de la crisis económica mundial actual que va de 2008 a 2010, pudiendo indicar que también la droga se movería en un mercado según las leyes de la oferta y la demanda y afectada por la crisis económica.

**Gráfico 29. Estadísticas de aprehensión de buques implicados en actividades ilegales relacionadas con el tráfico de estupefacientes en el entorno del archipiélago canario.**



Fuente: Elaboración propia.

Nota: El valor tomado para el cálculo del kilogramo de droga se realizó tomando el valor promedio del kilogramo en el periodo 2000-2012 según los datos obtenidos del plan nacional sobre drogas del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que resultaron ser: 1.416 € para el kilo de hachís y 33.769 € para el kilo de cocaína.

En 2011, Estados Unidos, la primera economía mundial y cuya crisis influiría al resto del mundo, superó su límite de endeudamiento externo por lo que comenzó una política de recortes forzados de personal en el aparato estatal y haciendo que los que más ganan paguen más impuestos. En Europa, en 2011, también empeoraron los problemas de deuda pública y se acentuaron las debilidades del sector bancario<sup>225</sup>. Todo ello tuvo una clara influencia en el comercio tanto legal como ilícito.

Según los gráficos anteriores, el número de aprehensiones en los años cercanos a 2011 se mantiene, pero el valor de la cantidad incautada es considerablemente menor ya que se trafica con hachís más que con cocaína lo que apoya la idea de que el tráfico de drogas se vio afectado por la crisis y refuerza la suposición de que la ruta del Atlántico central, en la que se encuentra Canarias, es una de las principales para el tráfico de drogas.

A partir de 2013 y hasta la actualidad se aprecia una subida del tráfico de drogas, especialmente el de cocaína.

#### **4.1.3. Actos ilícitos contra los derechos de soberanía española en la Zona Económica Exclusiva (ZEE).**

Los riesgos y amenazas que se deben tener en consideración en la ZEE relativa al archipiélago canario son de diferentes tipos:

- Defensa y conservación de los recursos pesqueros en nuestra área de soberanía y jurisdicción.
- Vigilancia y conservación de la Zona Marítima de Especial Sensibilidad.
- La exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales.

---

<sup>225</sup> De acuerdo con el siguiente informe: United Nations, Development Policy and Analysis Division, *World Economic Situation and prospects, 2012*, New York, 2012.

En cuanto a la defensa y conservación de los recursos pesqueros en nuestra área de soberanía y jurisdicción, hay que prestar especial atención a la existencia de una zona de pesca que se encuentra atravesada por la mediana entre Canarias y Marruecos y que, por este motivo, es motivo de litigio. En esta zona se pueden encontrar pesqueros marroquíes faenando en la parte que le correspondería a España –a poniente de la mediana–, por lo que esta zona precisaría de una vigilancia periódica para limitar este tipo de actuaciones.

Otra área que precisaría de una vigilancia especial es la correspondiente al bajo de Amanay, cartografiado en las cartas náuticas a 13 millas náuticas de la Punta Pesebre de la isla de Fuerteventura. La sonda en este bajo –26 metros– hace posible el fondeo y las transacciones comerciales dentro del área de jurisdicción española, por lo que es necesario comprobar que, de realizarse, están autorizadas.

La vigilancia y conservación de la ZMES, teniendo en cuenta el volumen de tráfico marítimo que atraviesa Canarias, es un cometido que requiere un buen e integral conocimiento del entorno marítimo (CEM) ya que es necesario supervisar las derrotas de todos los buques, especialmente de los relacionados con el transporte de mercancías peligrosas, y vigilar que se respetan las normas relacionadas con la ordenación del tráfico marítimo. Este conocimiento se ve facilitado, en muchas ocasiones por el avance tecnológico.

En el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, se establece un calendario para el cumplimiento de la obligación del uso de los sistemas de identificación automática (AIS, por sus siglas en inglés) para los buques de pasaje y todos los buques con un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pudiendo quedar exentos de esta obligación los buques de pasaje de un arqueo bruto inferior a 300 toneladas utilizados para la navegación entre puertos españoles si la Administración marítima así lo estima.



Además, desde el 1 de junio de 2014, todo buque pesquero con una eslora igual o superior a 15 metros tiene la obligación de transmitir la señal AIS, según lo dispuesto en el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre de 2010<sup>226</sup> que traspone la Directiva Europea 2009/17/CE. Este Real Decreto especifica que los buques pesqueros con una eslora total o superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados con un sistema de identificación automática que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI y que deberá estar en funcionamiento en todo momento, solamente pudiendo ser desconectado en circunstancias excepcionales si el capitán lo considera necesario para la seguridad del buque. Esta señal facilita, entre otros, los siguientes datos necesarios para mejorar el conocimiento del entorno marítimo: situación por latitud y longitud, número IMO<sup>227</sup>, número MMSI<sup>228</sup>, nombre, distintivo de llamada, eslora, manga, calado, rumbo verdadero y sobre el fondo, velocidad sobre el fondo,

---

<sup>226</sup> El Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

<sup>227</sup> De acuerdo con el "Sistema asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación" que figura en la resolución A.600(15), adoptada el 19 de noviembre de 1987, por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el número de la OMI (número IMO) es un número del *Lloyd's Register* (LR) atribuido en el momento de la construcción o cuando se incluye por primera vez en el registro con el prefijo IMO. El número IMO se inscribe en el Certificado de matrícula del buque, donde figuran los pormenores que identifican al buque, y en todos los certificados expedidos en virtud de los Convenios de la OMI, cuando y donde proceda. Se recomienda que el número IMO se inscriba también, cuando y donde proceda, en otros certificados, como los certificados de clasificación, los certificados de arqueo del Canal de Suez y del Canal de Panamá.

<sup>228</sup> La identidad del servicio móvil marítimo o MMSI (*Maritime Mobile Service Identity*) es el número que identifica a cada estación de barco a efectos de seguridad y radiocomunicaciones, y que debe ser programado en los equipos automáticos de radiocomunicaciones de llamada selectiva digital de los buques (VHF, MF y HF) y en las radiobalizas por satélite del sistema Cospas-Sarsat. El MMSI debe ser solicitado a la Capitanía Marítima que corresponda en el caso de embarcaciones menores de 24 metros, y al Área de Radiocomunicaciones de la Dirección General de la Marina Mercante, para casos de buques iguales o mayores a 24 metros.

bandera, puerto de salida, puerto de llegada y fecha estimada de llegada, tipo de buque y número de personas a bordo.

No obstante, la veracidad de los datos AIS depende de cada buque ya que deben ser introducidos por su dotación y protegidos de ataques cibernéticos, por lo que debe ser comprobada. La manipulación del sistema AIS es posible a través de sistemas informáticos y de radiocomunicaciones que pueden modificar los datos para transmitir falsos posicionamientos de buques y aeronaves, creación de contactos de buques y balizas de naufragos ficticios, modificación de datos de ayuda a la navegación y desencadenar falsas alertas de colisión<sup>229</sup>, pudiendo causar incidentes en el ámbito de la seguridad marítima.

La comprobación de los datos AIS se realiza, en Canarias, con los medios navales de la Armada y de la Guardia Civil, que a través de sus centros de vigilancia (COVAM<sup>230</sup> y CCVMCF<sup>231</sup>) se intercambian la información sobre las discrepancias AIS detectadas en la mar y trabajan en coordinación directa con el Centro de Seguimiento de Pesca (CSP) de SEGEPESCA (MAGRAMA) que coordina las inspecciones y control de la pesca con la Agencia Comunitaria de Control de Pesquerías (CFCA)<sup>232</sup> para combatir la pesca ilegal, no notificada y no regulada. Además, la Armada, a través del COVAM, trabaja en coordinación con el Mando Marítimo de la

---

<sup>229</sup> Según la información difundida en la página web del CCN-CERT (Capacidad de Respuesta a incidentes de Seguridad de la Información del Centro Criptológico Nacional), la compañía Trend Micro ha descubierto serias vulnerabilidades en los Sistemas de Identificación Automática (AIS) de los buques, demostrando cómo manipular estos sistemas mediante un equipamiento específico de radio definido por software o utilizando un estándar modificado, fácil de obtener por radio VHF y cuyo coste oscila entre los 150 y 200 dólares.

<sup>230</sup> Centro de Operaciones de Vigilancia Marítima.

<sup>231</sup> Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras.

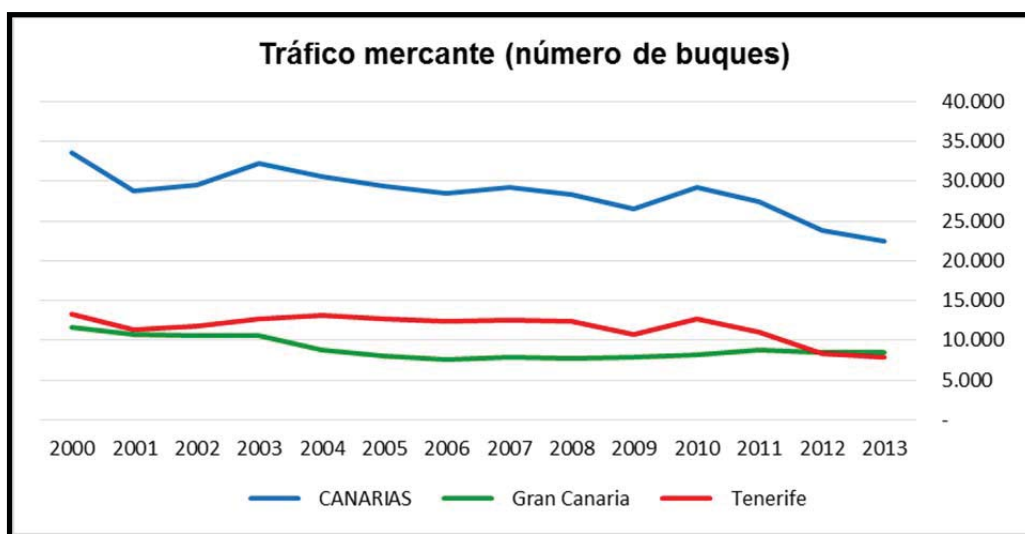
<sup>232</sup> La CFCA (*Community Fisheries Control Agency*) tiene su origen en el Reglamento (CE) nº 768/2005 del Consejo, de 26 de abril de 2003, por el que se crea la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca y se modifica el Reglamento (CEE) nº 2847/93 por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común. La CFCA tiene como misión organizar la coordinación operativa de las actividades de inspección y control de la pesca de los Estados miembros y ayudarlos a aplicar de las normas de la política pesquera común.

OTAN en Northwood para el control del tráfico marítimo en relación con actividades de protección marítima.

Aun así, el control o supervisión del tráfico mercante se debe realizar por el método de muestreo debido a los escasos medios marítimos y navales a disposición del Estado en comparación con el gran volumen de dicho tráfico.

En los gráficos siguientes se puede ver el volumen de tráfico mercante de Canarias y el que llega a los puertos del estado de sus dos islas mayores: Gran Canaria –con los puertos de La Luz, de Las Palmas de Gran Canaria y de Salinetas– y Tenerife –con los puertos de Santa Cruz de Tenerife y de Los Cristianos–.

**Gráfico 30. Volumen de tráfico mercante en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife.**



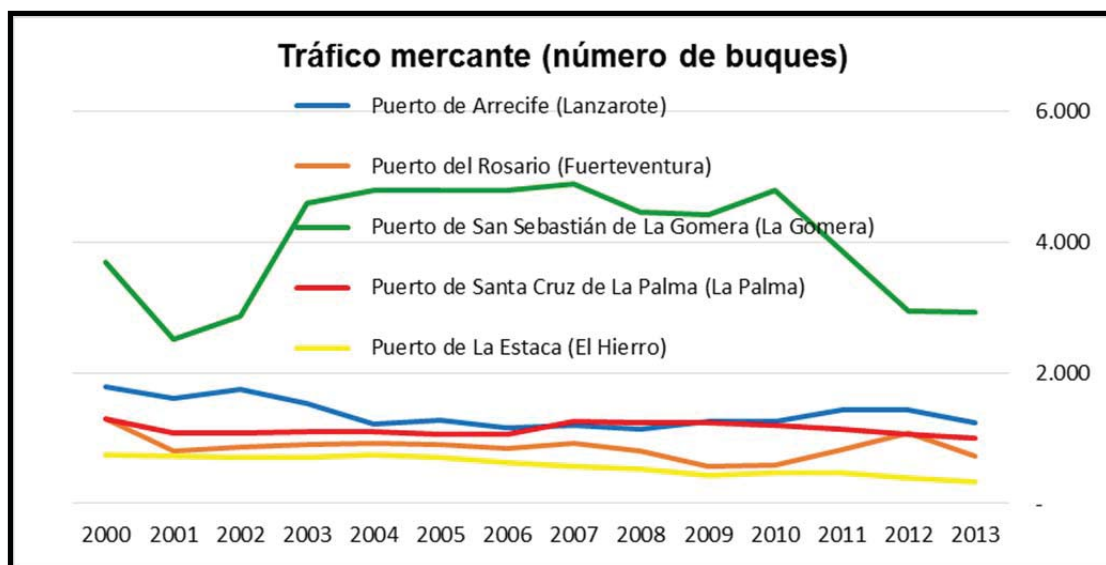
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC)<sup>233</sup>.

<sup>233</sup> El Instituto Canario de Estadística (ISTAC), es el órgano central del sistema estadístico autonómico y centro oficial de investigación del Gobierno de Canarias, creado y regulado por la Ley 1/1991, de 28 de enero, de Estadística de la Comunidad Autónoma de Canarias.

En el gráfico anterior, en el que se refleja la estadística de las islas de Gran Canaria y Tenerife, se aprecia como ambas islas soportan, actualmente, un tráfico similar, habiendo disminuido el tráfico mercante en Tenerife desde el año 2010.

En cuanto al tráfico mercante en los puertos del Estado de las islas menores, que es considerablemente inferior al tráfico de las islas mayores, la isla de La Gomera presenta un tráfico mercante bastante superior, como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 31. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro.**

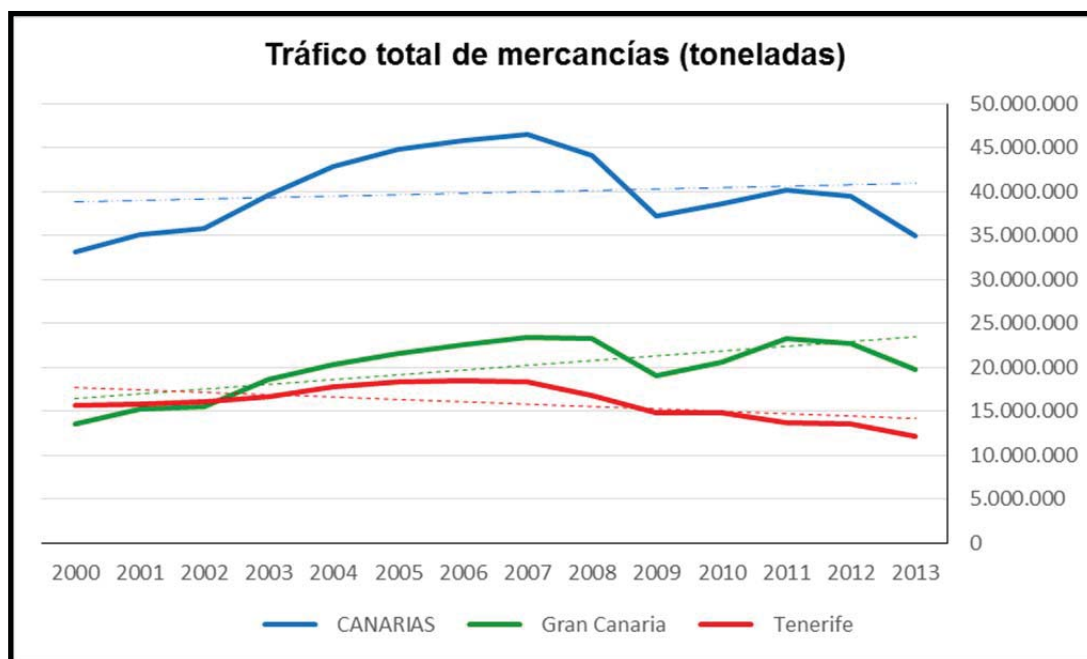


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

En general, el mayor tráfico mercante y el de mercancías se concentra en las islas de Gran Canaria y Tenerife, como se puede apreciar en los siguientes gráficos que muestran el volumen del tráfico total de mercancías, que incluye los tráficos marítimos de graneles líquidos, graneles sólidos,

mercancía general (principalmente contenedores), avituallamiento y pesca fresca, sin incluirse el tráfico interior.

**Gráfico 32. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife.**

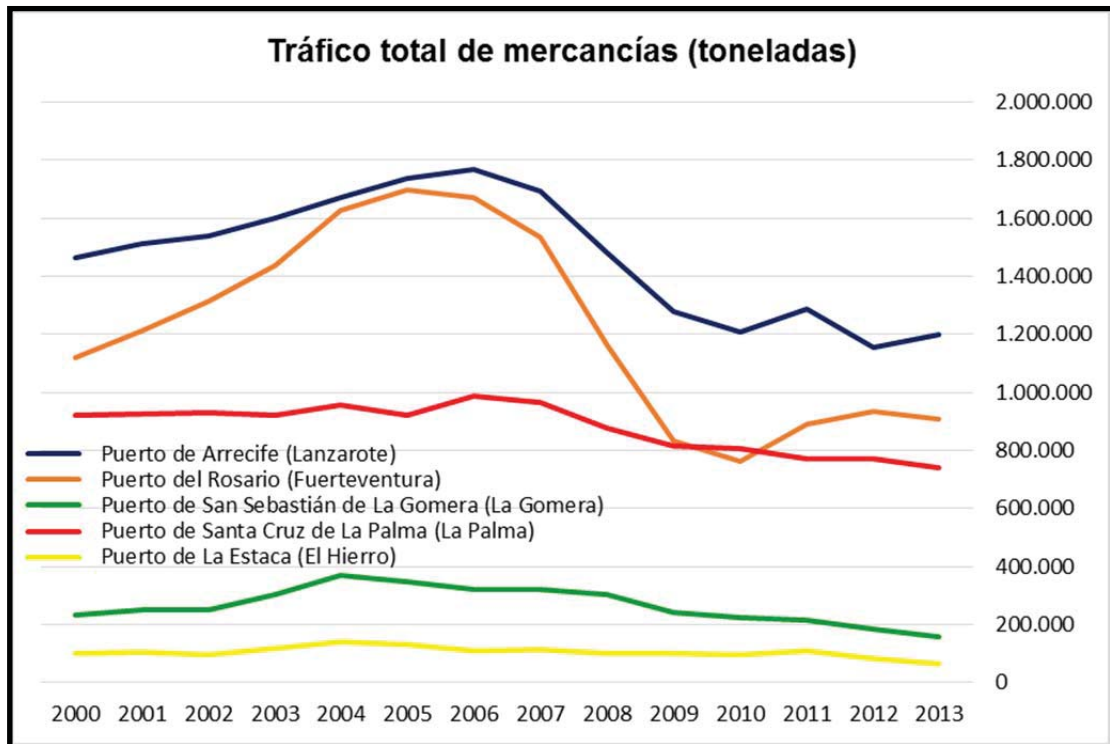


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Las líneas de puntos del gráfico muestran la tendencia que, como se puede apreciar, es al alza en la isla de Gran Canaria y a la baja en la de Tenerife, aunque en el cómputo global de Canarias permanece ligeramente con una tendencia creciente.

Entre las islas menores, el mayor tráfico total de mercancías lo reciben las islas Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, por este orden. Las islas de La Gomera y El hierro reciben un tráfico muy inferior. En todos los casos, la tendencia de este tráfico en las islas menores es decreciente.

**Gráfico 33. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Otra actividad que precisa de supervisión, para asegurar la protección de la ZMES es la supervisión de las campañas de investigación que se llevan a cabo en las aguas del archipiélago canario. En este sentido, estas campañas son, básicamente, de dos tipos:

- Campañas realizadas por buques que utilizan sistemas tipo sonar.
- Campañas llevadas a cabo por buques que emplean redes para la toma de muestras.

En el caso de utilización de sistemas tipo sonar, los pulsos que emiten dichos equipos podrían afectar gravemente a las poblaciones de zifios que tiene su hábitat en estas islas.

En el caso de la utilización de redes en la campaña de investigación, hay que tener en cuenta que este sistema de recogida de muestras puede afectar a las reservas marinas nacionales, situadas en las islas de La Palma, El Hierro y La Graciosa.

Por ello, debe supervisarse las condiciones en que se va a realizar la investigación de cada campaña. En estos casos, a tenor de lo dispuesto en el Real Decreto 799/1981, de 27 de febrero, sobre “normas aplicables a la realización de actividades de investigación científica-marina en zonas sometidas a la jurisdicción española”, el Ministerio de Asuntos Exteriores recaba los informes correspondientes de cada Ministerio implicado.

En lo que se refiere a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, nos encontramos con el riesgo con mayor influencia mediática actual. Al litigio existente entre España y Marruecos para la determinación de los límites correspondientes a las aguas de soberanía y jurisdicción debido a la pequeña distancia que separa Canarias de las costas marroquíes, se suma las cada vez más numerosas actividades de exploración petrolífera que se están llevando a cabo por cada uno de estos países a ambos lados de la mediana. Estas actividades de exploración y, en su caso, de explotación, traen consigo un tránsito elevado de buques de investigación que arriban a los puertos canarios. Así, a las actividades de estos buques en las zonas de soberanía y jurisdicción de cada país, se une el riesgo de que, en su tránsito a la zona contratada, se efectúen actividades de exploración sin la autorización debida que, en nuestro caso, se proporciona a través del MAEC. A esta situación se suma que los buques de investigación sísmica utilizan la misma tecnología y medios que los de exploración petrolífera y, por tanto, se emplean con uso dual.

Esta situación obliga a llevar un control exhaustivo de todo el tránsito de todo buque de investigación que se encuentre dentro de nuestra ZEE. Al objeto de controlar estas actividades, la Armada proporciona al MAEC un asesoramiento sobre todas las campañas que se llevan a cabo en el entorno del archipiélago canario y mantiene una vigilancia sobre este tipo de buques,

cuyas escalas en los puertos del Estado deben estar previamente autorizadas y, por lo tanto, notificadas al MAEC con la debida antelación a través de las correspondientes embajadas. Aun así, existen buques de investigación de bandera extranjera que dificultan este tipo de vigilancia. Tal es el caso de los buques extranjeros contratados por empresas españolas; estos buques disponen de la autorización del Ministerio de Industria pero, al realizar sus trabajos para una empresa española, no se informa de sus movimientos al MAEC. La situación se aclara cuando se revisa su situación durante la visita y registro del barco en la mar por un buque de la Armada, o en puerto por parte de la inspección de la correspondiente Capitanía marítima.

#### 4.1.4. Contaminación marina.

La preocupación sobre los diversos aspectos de la contaminación marina comienza en la primera Conferencia de las Naciones Unidas en los años cincuenta, pero fue en el año 1.972, en la Conferencia de las NN.UU. sobre el medio ambiente mantenida en Estocolmo donde la polución marina ocupó gran parte de los debates, a raíz de los accidentes en Reino Unido en 1.967<sup>234</sup> y en California en 1.969<sup>235</sup>. En ese mismo año, 1.972, se firmó en Londres la Convención internacional para la prevención de la polución marina por vertido de desechos y otras materias, conocida como “London

---

<sup>234</sup> El buque tanque liberiano “Torrey Canyon” fue el primero de los grandes superpetroleros, capaz de transportar una carga de 120.000 toneladas de petróleo. En el momento del accidente era el décimo tercer barco más grande del mundo. Se hundió en 1967 al tocar contra los arrecifes de “Seven Stones” al suroeste de Cornwall (Inglaterra) provocando un desastre ecológico. Al ser éste el primer gran vertido de crudo de la historia no existía ninguna planificación a seguir en estos casos, lo que supuso que las 120.000 toneladas de crudo generaran una inmensa marea negra que alcanzó las costas y playas de Cornwall, isla de *Guernsey* y litoral francés de la Bretaña contaminando alrededor de 180 km de costas inglesas y 80 km de costas francesas. La falta de preparación ante este tipo de contingencias aumentó el daño medioambiental al ser utilizadas, sin la debida planificación, el uso de detergentes para intentar controlar la mancha.

<sup>235</sup> Un pozo offshore que trabajaba frente a costas de Santa Bárbara en California explotó derramando, durante 10 días, aproximadamente 1.500 toneladas de crudo que contaminaron una extensa zona del litoral de California.



Convention” que, sin prohibir totalmente los desechos vertidos desde buques, establece listas de lo que no se puede verter en ningún caso. Posteriormente, el “London Protocol” de 1996 prohibía todos los vertimientos a excepción de los desechos recogidos en la denominada “lista de vertidos permitidos”. A partir de la “Convención de Londres” se fue desarrollando más normativa internacional para adoptar las medidas necesarias para reducir o eliminar el riesgo de la contaminación marina.

La normativa más relevante, auspiciada por la OMI, dedicada a la prevención de la contaminación marina es la siguiente:

- Convenio internacional para la prevención de la contaminación marina por el vertimiento de desechos y otras materias (LC&P/72 y su protocolo de 1996 –*The London Protocol*–).
- Convenio internacional para la prevención de la contaminación marina procedente de los buques (MARPOL 1973 y su protocolo de 1978).
- Convenio internacional para el control de los sistemas de pinturas anti-incrustantes perjudiciales en los buques (AFS 2001).
- Convenio internacional sobre el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques (BWM 2004).
- Convenio internacional sobre el reciclado seguro y ambientalmente racional de buques (*The Hong Kong Convention*, 2009).
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90) y protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2000 (OPRC-HNS 2000).

El Convenio OPRC 90 y el Protocolo OPRC-HNS 2000, ambos de ámbito mundial, determinan la obligación de establecer medidas para la lucha contra los incidentes de contaminación marina, ya sea nacionalmente o en cooperación con otros países. En este sentido, España desarrolló el “Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental” que

fue aprobado por Orden Comunicada el 23 de Febrero del año 2001 y se encuentra actualmente en fase de revisión, de acuerdo a lo dispuesto en la Orden FOM/1793/2014, de 22 de noviembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.

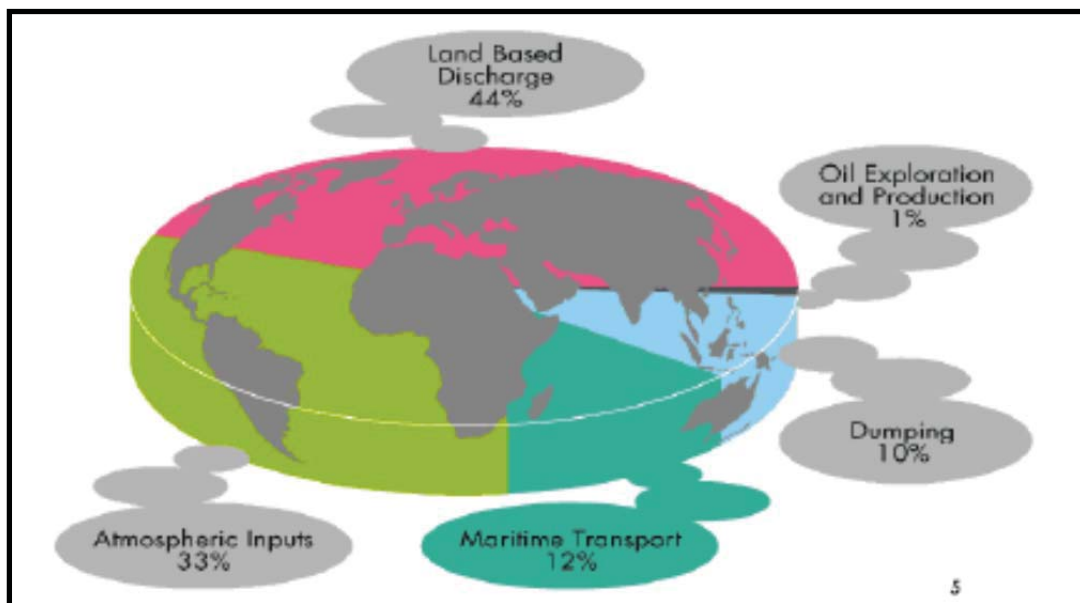
El “Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental” tiene por objetivos:

- Establecer las líneas básicas de actuación ante un incidente de contaminación marina.
- Definir los criterios que han de cumplir las Comunidades autónomas y otras entidades para la elaboración de sus planes territoriales e interiores.
- Adecuar la respuesta nacional a lo establecido en los convenios y acuerdos internacionales ante sucesos graves que puedan afectar a otros países.

Toda esta normativa trata de evitar los accidentes relacionados con la contaminación marina que, en ciertos casos, se produce por descargas operacionales las cuales no son fáciles de controlar.

Aunque la contaminación marina es una complicación que se debe controlar y evitar, actualmente, la contaminación procedente del tráfico mercante no es el origen más problemático ya que, según se puede apreciar en el siguiente gráfico, representa el 12%.

Como se puede apreciar en dicho gráfico la contaminación más preocupante es la relacionada con las descargas procedentes de tierra que representa un 44% y la contaminación atmosférica que introduce un 33%.

**Gráfico 34. Visión general de la contaminación marina.**

Fuente: Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP).

Este análisis del *Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution* difiere en cierta medida de la apreciación que Rafael Calduch Cervera realiza en su publicación sobre “La seguridad del sistema marítimo español: incertidumbres, riesgos y amenazas” en el que expresa, cuando se refiere a “Los riesgos derivados de la acción humana”, lo siguiente:

“3) *Contaminación marina por vertidos controlados (nivel de riesgo: bajo).*

*El riesgo de contaminación marina que resulta de los casos de vertidos de sustancias peligrosas o contaminantes generados por las poblaciones costeras o arrastrados por las aguas de los ríos es bajo...”<sup>236</sup>*

---

<sup>236</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p128.

A este 12% del tráfico marítimo habría que añadir la parte correspondiente a la contaminación atmosférica procedente de este tráfico que, según la Organización Marítima Internacional, es una pequeña parte:

*“The shipping industry is a relatively small contributor to the total volume of atmospheric emissions compared to road vehicles and public utilities, such as power stations. Atmospheric pollution from ships has reduced in the last decade mainly due to significant improvements in engine efficiency. Improved hull design and the use of ships with larger cargo carrying capacities have also led to a reduction in emissions and an increase in fuel efficiency.”<sup>237</sup>*

El mayor problema actualmente no son los grandes vertidos<sup>238</sup> de combustible sino los pequeños y medianos vertidos<sup>239</sup>, no siendo posible elaborar una estadística fiable de los vertidos pequeños por no disponer de

---

<sup>237</sup> International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, *Sharing maritime knowledge*, 6 March 2012.

<sup>238</sup> *The international tanker owners pollution federation limited* en su informe sobre “Oil tanker spill statistics 2011” concluye lo siguiente sobre los grandes vertidos:

*Large spills account for the remaining 5% of all the incidents recorded and the occurrence of these incidents has significantly decreased over the past 42 years. From Figure 15, it can be seen that 50% of large spills occurred while the vessels were underway in open water; allisions, collisions and groundings accounted for 58% of the causes for these spills ... .. These same causes account for an even higher percentage of incidents when the vessel was underway in inland or restricted waters, being linked to some 95% of spills.*

<sup>239</sup> *The international tanker owners pollution federation limited* en su informe sobre “Oil tanker spill statistics 2011” concluye lo siguiente sobre los vertidos pequeños y medianos:

*“Small and medium sized spills account for 95% of all the incidents recorded; a large percentage of these spills, 40% and 29% respectively, occurred during loading and discharging operations which normally take place in ports and oil terminals .... While the cause of these spills is largely unknown it can be seen that equipment and hull failures account for approximately 46% of these incidents for both size categories .... . Nevertheless, there is a significant difference in the percentage of allisions, collisions and groundings between these two size groups where we see the percentage increasing from 2% for smaller spills to 35% for medium spills... .”*

la información suficiente y oportuna sobre los mismos<sup>240</sup>, como consta en el informe “Oil tanker spill statistics 2011” del “The international tanker owners pollution federation limited”.

Por ello, además de la normativa, es necesario mantener la adecuada vigilancia sobre los recursos marítimos.

Dada la gran extensión de los espacios marítimos y el intenso flujo de tráfico marítimo a vigilar, la vigilancia de los espacios marítimos se realiza atendiendo al análisis de riesgo basado en las principales rutas marítimas y los puntos de descarga detectados.

Debido a la gran extensión que es necesario vigilar y a las características intrínsecas a los medios navales en cuanto a velocidad y capacidad de detección de las manchas oleosas, esta vigilancia también se efectúa con medios aéreos.

En el siguiente gráfico se puede apreciar como las zonas de vigilancia coinciden en su mayor parte con las derrotas normales del tráfico marítimo que cruza el archipiélago canario tanto a través de los dispositivos de separación de tráfico marítimo como entre el archipiélago y el continente africano.

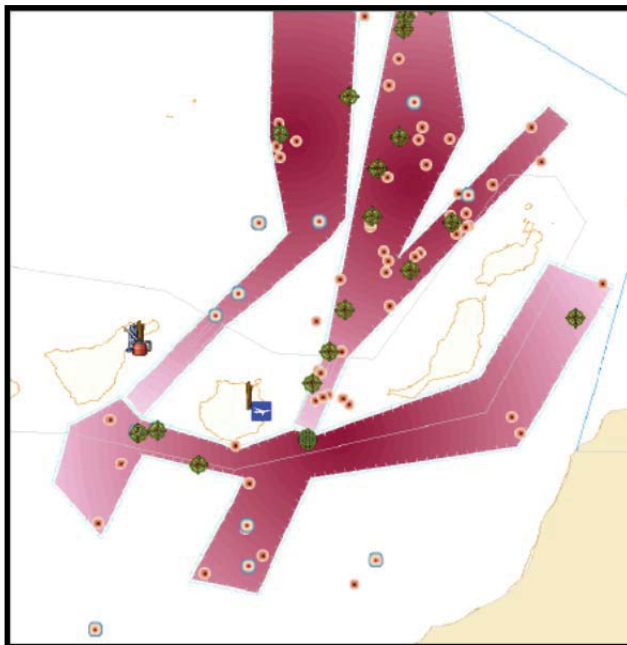
No obstante, hay que tener en cuenta que el intenso tráfico marítimo existente al norte del archipiélago unido a que los vientos predominantes en el archipiélago canario a lo largo del año suelen ser de componente norte introduce un factor de riesgo alto de contaminación marina para las costas canarias.

---

<sup>240</sup> *The international tanker owners pollution federation limited* en su informe sobre “Oil tanker spill statistics 2011” concluye lo siguiente sobre los vertidos pequeños:

*“The vast majority of spills are small (i.e. less than 7 tonnes) and data on numbers and amounts is incomplete due to the inconsistent reporting of smaller incidents worldwide”*

**Gráfico 35. Rutas de vigilancia en función del análisis de riesgo de los principales focos de descargas operacionales identificados en las islas Canarias en 2011.**



Fuente: SASEMAR.

El gran tráfico que soportan las aguas que rodean el archipiélago canario unida a la gran diversidad de buques con diferentes características y estados de mantenimiento hace que exista la posibilidad del riesgo de contaminación marina por vertidos accidentales o intencionados que pueden afectar a las costas canarias.

Esta actividad marítima puede constituir un peligro para el medioambiente siendo especialmente peligroso en las áreas ZMES, como es el caso del archipiélago canario, tal y como reconoce la OMI en su Resolución 982 sobre las zonas marítimas de especial sensibilidad:

*2 INTERNATIONAL SHIPPING ACTIVITIES AND THE MARINE ENVIRONMENT*<sup>241</sup>

---

<sup>241</sup> IMO, *Revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas*, Assembly A24/Res.982, Agenda item 11, 6 February 2006.

2.1 Shipping activity can constitute an environmental hazard to the marine environment in general and consequently even more so to environmentally and/or ecologically sensitive areas.

*Environmental hazards associated with shipping include:*

- .1 operational discharges;*
- .2 accidental or intentional pollution; and*
- .3 physical damage to marine habitats or organisms.*

Una muestra de vertido intencionado sería el achique de sentinas con aguas oleosas que efectuaría un buque antes de su entrada en puerto para, por ejemplo, evitar el pago de una gabarra para el achique o un posible informe desfavorable derivado de una inspección en puerto.

**Gráfico 36. Imágenes (visible e infrarroja) de buques realizando vertidos contaminantes en la mar en aguas de Valencia.**



Fuente: SASEMAR.

Un vertido, dependiendo de la cantidad vertida y de la meteorología en la zona, afectaría en mayor o menor medida a nuestros recursos naturales. Sirva como ejemplo el vertido de hidrocarburo ocurrido en abril de 2014 en la zona del Castillo del Romeral, en la isla de Gran Canaria, que pudo haberse producido por un accidente por parte de una empresa de desguaces de embarcaciones. Dicho vertido afectó a 12 kilómetros aproximadamente de la costa, entre ellos, el espacio natural protegido de Juncalillo del Sur. En

cambio, el vertido causado por el hundimiento del buque pesquero ruso “Oleg Naydenov” a unas 15 millas náuticas al sur de Gran Canaria no ocasionó un gran peligro medioambiental para las costas canarias ya que la meteorología reinante en la zona en esa época del año condujo el vertido en superficie hacia el suroeste al medio del océano Atlántico.

Este tipo de riesgo obliga a llevar a cabo la mayor vigilancia posible en nuestros espacios marítimos mediante presencia naval ya que, en caso de aparecer un vertido, relacionar un buque concreto con un vertido es una tarea muy difícil de demostrar. Tal es el caso sucedido en las costas canarias, en la playa del Cabrón, en Agüimes (Gran Canaria), donde el 16 de julio de 2014 se constató la existencia de un derrame de hidrocarburos en la costa de la zona de la Punta de la Sal afectando a una catalogada como Zona Especial de Conservación con número ES7010053 (Playa del Cabrón) por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Un dato importante a tener en cuenta es la edad media de los buques dedicados al transporte de petróleo, que en el año 2009, se situaba en los 19 años. Actualmente, el 22,1% de la flota de petroleros tiene menos de 4 años, lo que indica la renovación de la flota. Sin embargo, ocho años después de la catástrofe del *Prestige* (buque de 27 años de edad), todavía un 40% superan los 20 años de edad, si bien se trata de barcos de pequeño porte, ya que representan tan sólo el 12,6% del total de toneladas de peso muerto de la flota mundial de petroleros. Este porcentaje asciende a un 68% en el caso de los países del Este de Europa (ex soviéticos)<sup>242</sup>. Por lo tanto, parece que la aplicación de la nueva normativa nos conduce a un futuro con menos incidentes o, al menos, con mayor protección.

Como se ha visto anteriormente, el volumen de tráfico en Canarias es elevado y, concretamente, el tráfico mercante dedicado al transporte de graneles líquidos (crudos de petróleo, productos petrolíferos refinados, gas

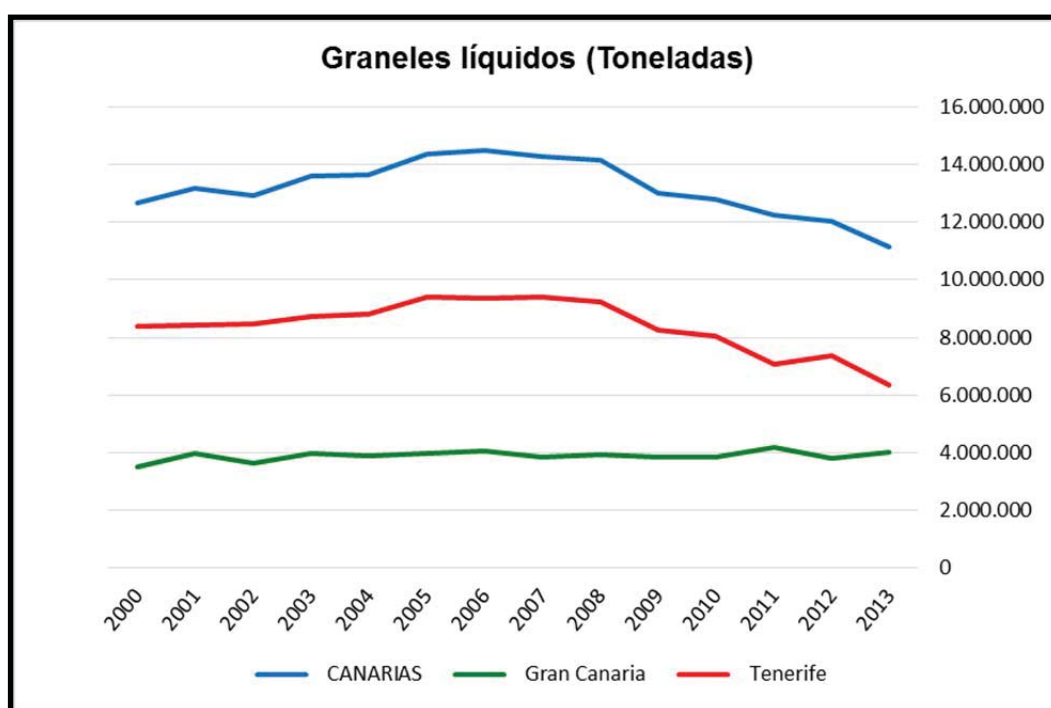
---

<sup>242</sup> Datos extraídos de la información institucional del MAGRAMA.



natural y otros líquidos) es el que constituye el principal riesgo. El volumen de dicho tráfico que atraviesa o tiene como destino las islas del archipiélago canario requiere de una supervisión que es difícil de llevar a cabo por lo que, debido a la escasez de medios marítimos y navales en comparación con dicho tráfico, se debe realizar de forma aleatoria en las zonas normales de tráfico y de forma dirigida cuando se tenga conocimiento de que este tipo de tráfico se encuentra en zonas sensibles.

**Gráfico 37. Volumen de tráfico de graneles líquidos en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife.**

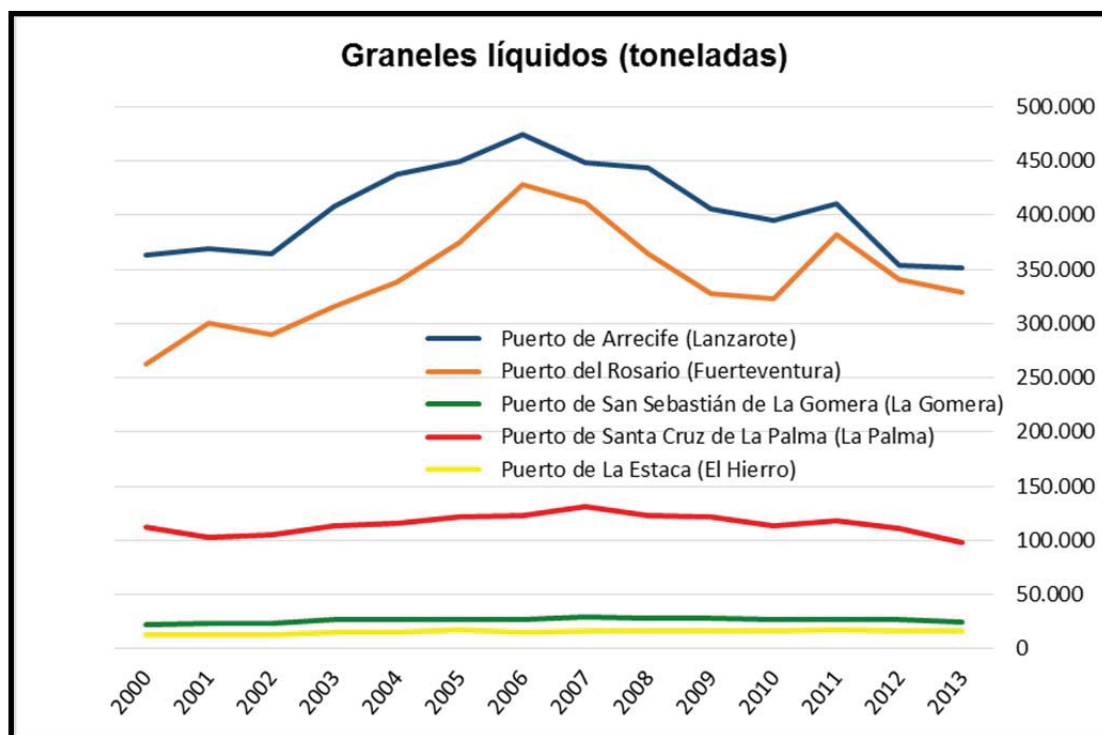


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Como se puede apreciar en el gráfico anterior, el mayor volumen de tráfico dedicado al transporte de graneles líquidos se encuentra en las islas de Gran Canaria y Tenerife, siendo decreciente la tendencia global en Canarias debido a la disminución del tráfico en la isla de Tenerife desde el año 2008, ya que la de Gran Canaria se mantiene con una pequeña tendencia ascendente.

El resto de las islas canarias también soportan un tráfico de este tipo pero con un menor volumen, aunque no por ello despreciable toda vez que las islas menores disponen a su alrededor de zonas a evitar por este tipo de tráfico *en pro* de una mayor protección medioambiental. De todas estas islas, las que mayor tráfico soportan son las islas orientales de Lanzarote y Fuerteventura. En el gráfico se puede apreciar la tendencia ascendente de este tipo de tráfico en las islas menores orientales del archipiélago, mientras que las islas menores occidentales se mantienen aproximadamente constante a lo largo del tiempo.

**Gráfico 38. Volumen de tráfico de graneles líquidos en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Además, el problema de la contaminación marina no depende solamente de un Estado ya que un vertido en un tercer Estado próximo, dependiendo de la meteorología, podría acabar por afectar a nuestros intereses. Tal podría haber sido el caso del accidente del petrolero Silver Laayoune en las proximidades del puerto de Tan Tan (Marruecos) el 23 de diciembre de 2013 que puso en evidencia la falta de medios humanos y materiales, en el país alauí, para afrontar una gran catástrofe por contaminación con hidrocarburos. Este petrolero transportaba 5.000 toneladas de fuel y, a pesar de que la distancia del puerto a Canarias es de unos 200 km, España siguió con preocupación la evolución de los acontecimientos durante las dos semanas y media que se necesitaron para resolver la situación. La zona donde se produjo el accidente es una zona de gran densidad de tráfico petrolero y con planes de exploración y explotación de hidrocarburos que debería disponer de los planes de contingencia necesarios para estos tipos de accidentes, pero que carecía de ellos. Así, el problema de la contaminación marina de nuestras costas trasciende de lo que suceda dentro de nuestras fronteras y requiere de cooperación internacional, que pudiera derivarse en una mayor necesidad de medios marítimos para hacer frente a este tipo de incidentes.

Además de este tipo de tráfico, a efectos de contaminación marina también hay que tener en cuenta los llamados “mega yates”. Para ello, el Consejo de Ministros aprobó el 19 de septiembre de 2014, a propuesta del Ministerio de Fomento, el Real Decreto por el que se establece el régimen jurídico y las normas de técnicas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo de más de 24 metros de eslora y arqueo bruto inferior a 3000 GT, susceptibles de transportar hasta 12 pasajeros, coloquialmente conocidos como “mega yates”.

#### **4.1.5. Pesca ilegal.**

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) es una de las mayores amenazas para la explotación sostenible de los recursos pesqueros, por ello la lucha contra este tipo de pesca se ha convertido en

objetivo prioritario de la política pesquera común tal y como regula el Parlamento Europeo y el Consejo en su normativa sobre dicha política<sup>243</sup>.

Así también lo expresa la editorial de la revista “Mar” en su artículo “Contra los ilegales” en el que formula lo siguiente:

*“Luchar contra esas pesquerías ilegales en defensa de la sostenibilidad de los caladeros, pero a la vez en defensa de las flotas y de las industrias que operan en el sector en el marco de la legalidad, constituye igualmente un primer objetivo de los mismos organismos comunitarios e internacionales.*

...

*España, con una importante industria y flotas que operan en caladeros lejanos afectadas por las actividades de este tipo de flotas ilegales,...”<sup>244</sup>*

Carlos Teijo García también identifica esta amenaza, así, en sus conclusiones sobre “Seguridad marítima e intereses pesqueros

---

<sup>243</sup> La preocupación de la Unión Europea sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se refleja en el apartado (50) del documento “Regulation (EU) n° 1380/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013, on the Common Fisheries Policy, amending Council Regulations (EC) No 1954/2003 and (EC) No 1224/2009 and repealing Council Regulations (EC) No 2371/2002 and (EC) No 639/2004 and Council Decision 2004/585/EC”, publicado en el “Official Journal of the European Union L 354 de 28.12.2013” en el cual dice lo siguiente:

*“The Union should promote the objectives of the CFP internationally, ensuring that Union fishing activities outside Union waters are based on the same principles and standards as those applicable under Union law, and promoting a level-playing field for Union operators and third-country operators. To this end, the Union should seek to lead the process of strengthening the performance of regional and international organisations in order to better enable them to conserve and manage marine living resources under their purview, including combating illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing. The Union should cooperate with third countries and international organisations for the purpose of improving compliance with international measures, including combating IUU. The position of the Union should be based on the best available scientific advice.”*

<sup>244</sup> Dirección General del trabajo autónomo, de la economía social y de la responsabilidad social de las empresas, *Contra los ilegales*, Revista “Mar”, n° 545, marzo 2015, p3.

españoles”<sup>245</sup>, reconoce este interés de la Unión Europea por controlar la pesca para llegar a una explotación sostenible de ese recurso<sup>246</sup> pero también echa en falta la puesta en práctica de forma eficiente de toda la normativa relacionada<sup>247</sup>, con un carácter más proactivo e las labores de vigilancia y control, especialmente, en los Estados frágiles como los del golfo de Guinea<sup>248</sup>.

Esta visión de “escasez de reacción” sobre la pesca INDNR es compartida e interpretada de forma diferente por Mark Wise en su estudio sobre “Orígenes y evolución de la política pesquera común de las comunidades europeas” donde concluye lo siguiente:

*“La Comunidad ha tenido que enfrentarse a estos cambios e idear un sistema para controlar una actividad tan singular, en una situación en la que las oportunidades de pesca se han contrariado en lugar de expandirse y en la que los puestos de trabajo se han reducido. Aunque ha resultado muy difícil, la Comunidad ha conseguido crear un marco global dentro del cual los sistemas de gestión puedan seguir desarrollándose y los conflictos puedan contenerse. Es fácil criticar la P.P.C., pero si no existieran las instituciones de la Comunidad para enfrentarse a todas estas tensiones inevitables en torno a los derechos*

---

<sup>245</sup> Documentos de Seguridad y Defensa 67, *Desafíos nacionales en el sector marítimo*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, febrero 2015, p159-190.

<sup>246</sup> Carlos Teijo García concluye: “Las normativas europeas sobre gestión pesquera y sobre pesca INDNR son las más avanzadas a nivel mundial y deben ser aplicadas, de manera implacable, sobre la flota que faena tanto en caladeros comunitarios como fuera de ellos, a través de AAP con terceros Estados o en áreas gestionadas por OROP.”

AAP: Acuerdos de Asociación Pesquera

OROP: Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera.

<sup>247</sup> Carlos Teijo García concluye: “...la UE tiene que pasar definitivamente de la retórica a la práctica, con el objetivo final de llegar a convertirse para los Estados contrapartes en un socio preferente, creíble y de futuro para la explotación sostenible de sus ZEE.”

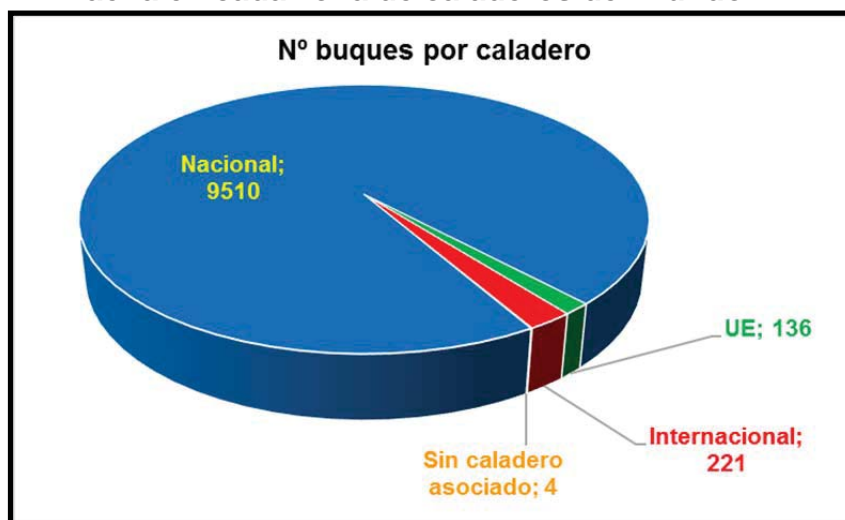
<sup>248</sup> Carlos Teijo García concluye: “Este enfoque, que debe ser valorado muy positivamente, tiene, sin embargo, un carácter reactivo y sería oportuno que fuese complementado con una implicación proactiva en las labores de vigilancia y control que los Estados frágiles (en el golfo de Guinea, por ejemplo) intentan llevar a cabo en sus porosas ZEE y que las OROP desarrollan en áreas de alta mar.”

*de pesca, la conservación y el comercio, probablemente las luchas por decidir quién debe capturar qué especies y en qué zonas se continuarían de forma incontrolada y peligrosa”.*<sup>249</sup>

Como se puede apreciar, es una idea extendida que esta amenaza existe y requiere de una mayor atención.

En España, en cuanto a la pesca se refiere, nuestra flota nacional faena, principalmente, en cuatro zonas: Cantábrico-Noroeste, Golfo de Cádiz, Canarias y Mediterráneo. No obstante, los barcos españoles faenan a lo largo de todo el mundo, tanto en el Atlántico (Marruecos, Mauritania, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Angola) como en el Pacífico oriental, aguas árticas y más recientemente en el Índico (Madagascar, Seychelles, Comores, Mauricio).

**Gráfico 39. Comparación entre el número de buques pesqueros que faena en cada zona de caladeros del mundo.**



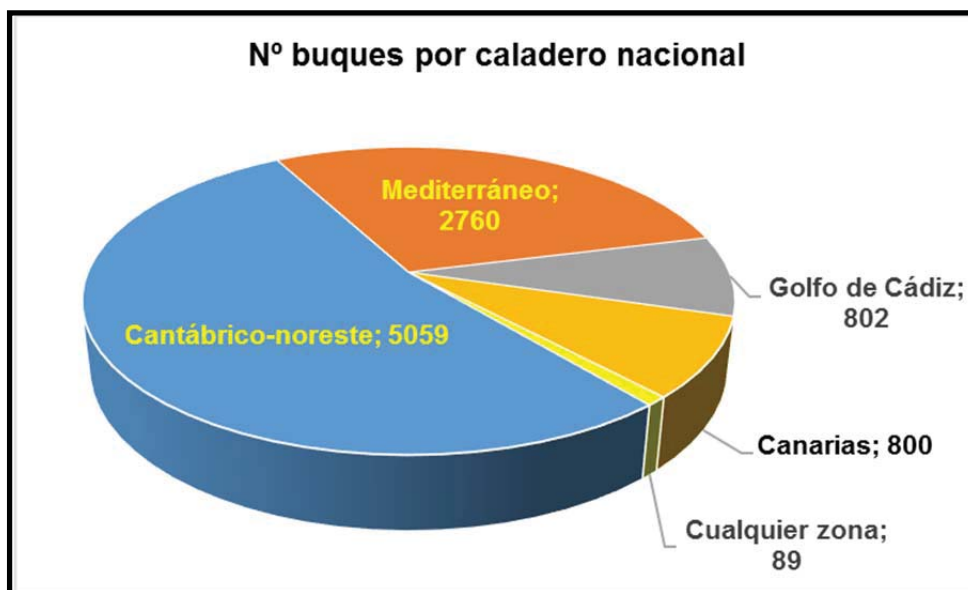
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MAGRAMA de 2013.

<sup>249</sup> WISE Mark, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Orígenes y evolución de la política pesquera común de las comunidades europeas. Disponible en: [http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf\\_reas%2Fr144\\_01.pdf](http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_reas%2Fr144_01.pdf)

En el gráfico anterior se puede apreciar la diferencia de actividad de nuestra flota pesquera en los caladeros nacionales con el resto: el 96,3% de la flota faena en los caladeros nacionales, el 2,2% en caladeros internacionales y el 1,4% en caladeros de la UE.

El siguiente gráfico muestra la distribución de la flota pesquera nacional entre nuestros diferentes caladeros nacionales. La mayor parte de la flota faena entre la zona del Cantábrico-noroeste (53,2%) y el Mediterráneo (29%). Las flotas que faenan tanto en Canarias como en el Golfo de Cádiz suponen, solamente, un 8,4% de la flota nacional en cada caso.

**Gráfico 40. Comparación entre el número de buques pesqueros que faena en cada zona de caladeros nacionales.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MAGRAMA, año 2013.

La flota pesquera española faena en todo el mundo. A efectos de pesca, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) divide los océanos y mares del mundo en zonas pesqueras, denominadas zonas FAO. La flota pesquera española suele faenar en dieciocho zonas: ocho zonas en el océano Atlántico y mar

Mediterráneo<sup>250</sup>, tres zonas en el océano Índico<sup>251</sup> y siete zonas en el océano Pacífico<sup>252</sup>.

A modo de ejemplo, en el siguiente gráfico se han dividido el valor de las capturas entre las zonas FAO, en el año 2013, atendiendo a si éstas incluyen o no a nuestra ZEE. Dado que, como se ha visto anteriormente, el 96,3% de nuestra flota faena en los caladeros nacionales, esta división nos muestra los ingresos que proceden de nuestras aguas.

**Gráfico 41. Comparación entre las capturas procedentes de caladeros nacionales y el resto de caladeros.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MAGRAMA de 2012.

Así pues, los mayores ingresos por parte de nuestra flota pesquera provienen de la pesca en nuestras aguas de soberanía o jurisdicción. Por lo

<sup>250</sup> Las ocho zonas del océano Atlántico y mar Mediterráneo son: Atlántico Norte Occidental (zona 21), Atlántico Norte Oriental (zona 27), Atlántico Centro Occidental (zona 31), Atlántico Centro Oriental (zona 34), Mediterráneo (zona 37), Atlántico Sur Occidental (zona 41), Atlántico Sur Oriental (zona 47), Atlántico Antártico (zona 48).

<sup>251</sup> Las tres zonas del océano Índico son: Índico Occidental (zona 51), Índico Oriental (zona 57), Índico Antártico (zona 58).

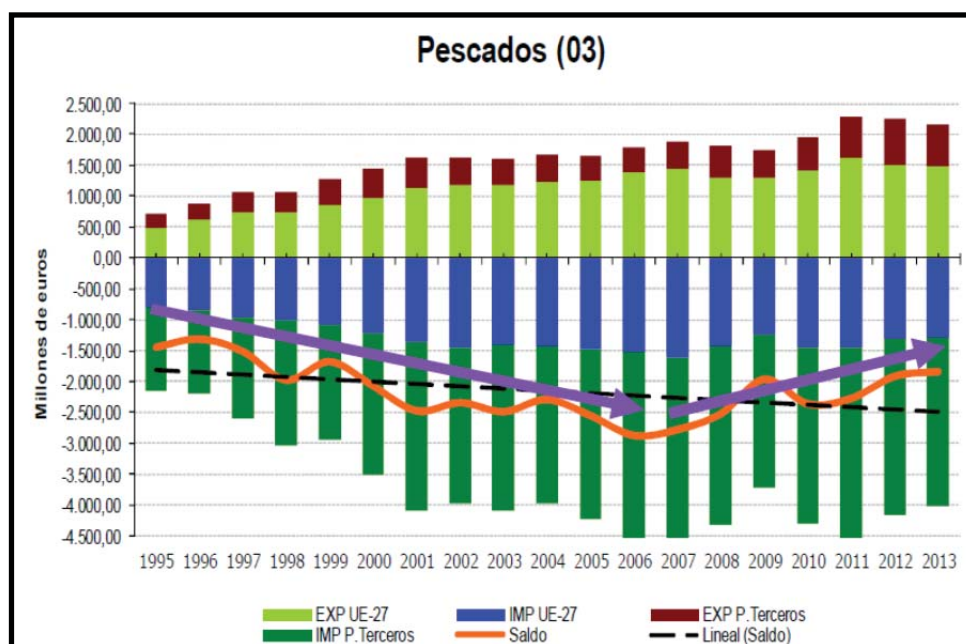
<sup>252</sup> Las siete zonas del océano Pacífico son: Pacífico Norte Occidental (zona 61), Pacífico Norte Oriental (zona 67), Pacífico Centro Occidental (zona 71), Pacífico Centro Oriental (zona 77), Pacífico Sur Occidental (zona 81), Pacífico Sur Oriental (zona 87), Antártico Central (zona 88).



tanto, aunque parte de estas aguas se encuentren en litigio, se deben proteger los recursos pesqueros nacionales. Así, existe una zona de pesca por la cual pasa “la mediana” entre Canarias y Marruecos y en la cual se pueden encontrar, en ocasiones, buques marroquíes faenando en la parte española<sup>253</sup>.

También hay que tener en cuenta que el grupo “pescados, moluscos y crustáceos” es un grupo importador en el cual, a pesar de que el saldo entre exportaciones e importaciones sea negativo, experimenta una tendencia positiva desde 2007 que reduce este saldo negativo, como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 42. Análisis del comercio exterior. Grupo “Pescados”.**



Fuente: MAGRAMA. Análisis del comercio exterior. Año 2013.

Además, se debe velar por las zonas de pesca determinadas por la ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca.

<sup>253</sup> Información basada en la experiencia propia a lo largo de los años de navegación en el archipiélago canario.

En especial, se deben proteger las reservas marinas las cuales constituyen una medida específica que contribuye a lograr una explotación sostenida de los recursos de interés pesquero, estableciendo medidas de protección específicas en áreas delimitadas de los caladeros tradicionales. Estas áreas, en cuya selección se tiene en cuenta su estado de conservación, reúnen determinadas características para permitir la mejora de las condiciones de reproducción de las especies de interés pesquero y la supervivencia de sus formas juveniles.

El archipiélago canario cuenta con tres de las 10 reservas marinas nacionales, situadas en las islas de La Palma, El Hierro y La Graciosa.

**Gráfico 43. Reservas marinas españolas.**



Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Este tipo de vigilancia de pesca se suele llevar a cabo por los buques de SEGEPESCA y también se puede realizar con los buques de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada, especialmente los de la clase “Alborán” aunque no lleven inspectores de SEGEPESCA a bordo. Para conseguir una mayor eficacia en la vigilancia de pesca, SEGEPESCA y la Armada cuentan con un procedimiento de intercambio de información que les permite disponer de un mayor conocimiento de los caladeros para el desarrollo de estos cometidos.

#### 4.1.6. Transporte de mercancías peligrosas.

Según el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, sobre el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, y de acuerdo al código IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) de la OMI<sup>254</sup>, las mercancías peligrosas se clasifican en:

- Clase 1. Explosivos.
- Clase 2. Gases: Comprimidos, licuados o disueltos a presión.
- Clase 3. Líquidos inflamables.
- Clase 4. Sólidos inflamables y otras sustancias inflamables.
- Clase 5. Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos.
- Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas.
- Clase 7. Materiales radiactivos.
- Clase 8. Sustancias corrosivas.
- Clase 9. Sustancias peligrosas varias.

El tráfico mercante dedicado al transporte de mercancías peligrosas constituye un alto riesgo para nuestro entorno marítimo. Este riesgo se puede dividir entre la mar y tierra: en la mar tendría las consecuencias derivadas de la contaminación marina, ya tratada en un apartado anterior, y en tierra afectaría a nuestras instalaciones portuarias.

Un ejemplo de ello sería el riesgo de contaminación radiológica por transporte de elementos de desecho radioactivos que no están inventariados ni controlados y pueden acabar en los contenedores de basura con destino a zonas sin protección radiológica con el consiguiente riesgo de contaminación en áreas urbanas. Por ejemplo, un equipo de “rayos X” inoperativo y

---

<sup>254</sup> El código IMDG es obligatorio desde el 1 de enero de 2004 según la corrección realizada al capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas) del convenio SOLAS adoptado en mayo de 2002.

despiezado alberga una parte o pieza radioactiva que precisaría de un tratamiento especial para su almacenamiento y desecho. El Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas tiene como uno de sus cometidos la “actuación contra el tráfico ilícito de material radiactivo en puertos de interés general” y cuenta con medios para detectar y dar la adecuada protección a la fuente radioactiva. A tal efecto dispone de un escáner de contenedores y medios portátiles para detectar dichas fuentes radioactivas. En el caso de Las Palmas, el escáner se encuentra situado en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, próximo a la terminal de descarga de contenedores. Por supuesto, debido a gran volumen de tráfico de contenedores es imposible realizar la inspección a todos los que transitan por la instalación portuaria por lo que se realizan inspecciones al azar y de aquéllos que por su procedencia o debido a otro tipo de informaciones presentan un mayor índice de riesgo.

Juan Luis Suárez de Vivero y Juan Carlos Rodríguez Mateos, en el punto “45. The oceans and the radioactive waste” de la publicación “Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance”, dibujan a través del archipiélago canario dos de las rutas principales de tráfico marítimo relacionadas con los desechos radiactivos<sup>255</sup> que van desde el norte de Europa (estaciones y bases nucleares) y del Mar del Norte, hasta el cabo de Hornos (Chile) y el de Buena Esperanza (Sudáfrica). Además también muestra una tercera ruta que, procediendo de los mismos lugares del norte de Europa y Mar del Norte, se dirige hacia el estrecho de Suez, a través del estrecho de Gibraltar, rodeando España.

Es por todo ello que el tráfico mercante de mercancías peligrosas debe ser especialmente monitorizado y controlado.

---

<sup>255</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans...*, Ob. Cit., p100.

#### 4.1.7. Falsificaciones.

Otra amenaza a considerar son las falsificaciones que se pueden introducir en nuestro territorio nacional utilizando el tráfico mercante.

El negocio de las falsificaciones supone un grave perjuicio económico y social, por lo que la Agencia Tributaria ha considerado el control integral de la importación y venta de mercancía como una de sus prioridades dentro de su plan anual de control del fraude, con el objetivo de desarticular posibles circuitos de economía sumergida. Para ello, la Agencia Tributaria realiza un análisis por perfiles de riesgo de todas las importaciones que se realizan en territorio nacional atendiendo al país de origen, tipo de producto, intervinientes y otras muchas características de la operación mercantil.

La lucha contra el negocio de las falsificaciones está apoyada por las Naciones Unidas que, a través de la Comisión Europea lanzó, en abril de 2013, una campaña denominada “Too good to be true: the real Price of fake products” para concienciar a los consumidores sobre los efectos perniciosos del tráfico ilícito de productos falsificados. Posteriormente, el 14 de enero de 2014, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Crimen lanzó una nueva campaña mundial bajo el lema “Productos falsificados: no apoyes el crimen organizado”, que informa al consumidor de que, comprando productos falsificados, puede estar financiando bandas de delincuencia organizada, poner en peligro su propia salud y contribuir a otros problemas éticos y ecológicos. Este tráfico ilícito y la venta de productos falsificados representan una fuente importante de ingresos para los grupos delictivos y facilitan el blanqueo de dinero procedente de actividades ilegales.

La industria de la falsificación, que genera 250.000 millones de dólares al año en el mundo, abarca toda clase de bienes, desde piezas de motores de automóviles o aviones hasta alimentos para bebés y juguetes para niños. Sin embargo, la UNODC destaca en especial los medicamentos fraudulentos, que ponen en peligro la salud y cuyo tráfico genera unos 5.000 millones de dólares cada año en el mundo.

En el caso de España, como referencia, la Agencia Tributaria, en 2013, a través del Departamento de Aduanas, realizó casi 2.300 operaciones

contra la importación de mercancía falsa, denunció 157 presuntos delitos y detuvo a 167 personas por esta actividad ilícita, interviniendo más de dos millones de productos falsificados que, de haber llegado al mercado, habrían alcanzado un valor de 230,9 millones de euros.

Atendiendo a los grupos de productos incautados, los relacionados con lo textil, el calzado, las gafas y los componentes electrónicos suponen más de la mitad.

**Tabla 30. Resultados de las incautaciones por grupos de productos.**

	2012		2013			
	Unidades	Valoración	Unidades	% / Total	Valoración	% / Total
Relojes	63.642	239.366.245	146.884	7	110.421.224	48
Gafas (incluye las de sol)	45.844	5.869.300	355.576	17	45.909.133	20
Ropa, calzado y complementos	429.411	22.953.121	503.096	24	27.971.420	12
Perfumes y cosmética	170.550	6.075.822	246.439	12	19.937.762	9
Bolsas, cajas, monederos y otros	215.635	52.833.291	50.685	2	11.902.497	5
Equipos electrónicos y componentes	203.648	6.360.832	275.520	13	5.625.700	2
Joyería	55.715	1.372.628	67.207	3	3.120.845	1
Juguetes y juegos electrónicos	117.524	1.317.448	188.719	9	2.919.096	1
Otros	634.574	3.004.368	222.637	11	3.126.465	1
<b>TOTAL</b>	<b>1.936.543</b>	<b>339.153.054</b>	<b>2.056.763</b>	<b>100</b>	<b>230.934.142</b>	<b>100</b>

Fuente: Agencia Tributaria.

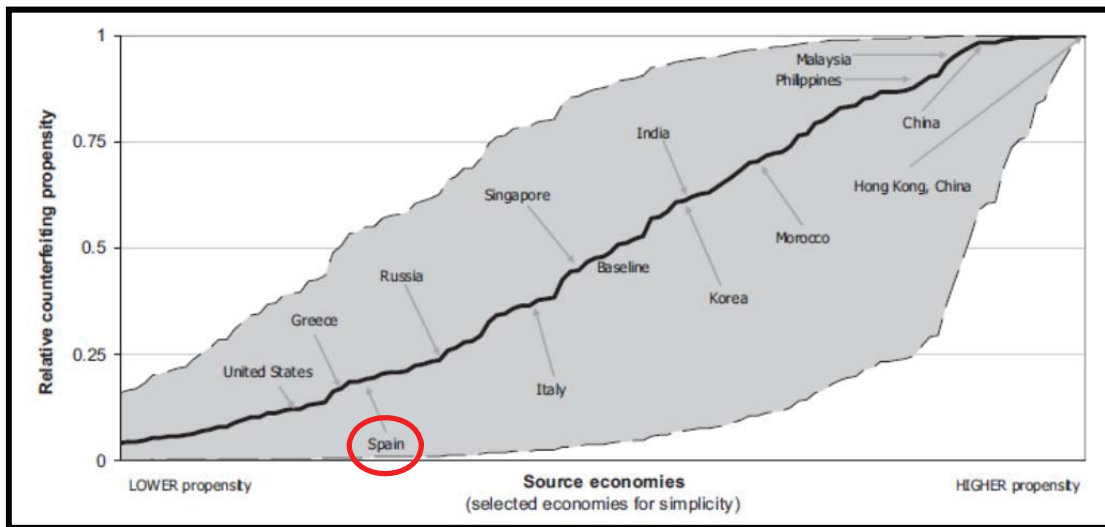
En cuanto al medio empleado, la mitad de las intervenciones afectaron a expediciones comerciales por vía aérea y el 12% a expediciones por vía marítima, mientras que el 26% se concentró en el equipaje de viajeros (tanto por vía aérea como marítima). Por número de productos incautados, la principal vía de introducción es la expedición comercial por mar (casi el 80% del total).

Por procedencia de la mercancía falsa, la mayoría de los productos incautados procede de Asia, un 67%, y de África, un 31%. Con respecto al año anterior, destaca la caída de las intervenciones de mercancía del continente asiático, que en 2012 representaban el 77% del total, y un paralelo aumento de las incautaciones de productos de África.

El índice relacionado con el comercio general de falsificaciones para las economías (GTRIC-e, por sus siglas en inglés –*General Trade-Related Index of Counterfeiting for economies*–.), representa la intensidad relativa con la cual una economía exporta falsificaciones y productos piratas, es decir, este indicador muestra lo propensa que es una economía al comercio de las falsificaciones. El término relativo significa que para una economía dada el GTRIC-e presenta el promedio de intensidad de su exportación de falsificaciones. El GTRIC-e se construye en tres pasos: primero, para cada economía se compara la incautación de productos falsificados y piratas con el volumen del comercio general y sus porcentajes de incautaciones respectivos; en segundo lugar, basado en estos porcentajes, se asigna un “factor de falsificación” (*Counterfeiting factor*) a cada economía exportadora; en tercer lugar, basados en estos factores, se forma el GTRIC-e.

El gráfico siguiente muestra que el comercio de las falsificaciones en España se haya bajo control, siendo uno de los países del mundo con menor propensión a este tipo de actividad ilegal. Asimismo se puede apreciar que los mayores índices se encuentran en Asia y en Oriente Medio y los menores en América y Europa.

**Gráfico 44. Comparación del índice GTRIC-e de España (círculo rojo) y una muestra de países del mundo.**



Fuente: *Organisation for Economic Cooperation and Development* (OECD).

Nota: En el gráfico la línea gruesa muestra el índice GTRIC-e esperado y la zona sombreada de alrededor representa el 95% del intervalo de confianza del valor.

A pesar de tener un índice bajo, la tabla siguiente muestra que, en Europa, España tiene un valor medio del grupo de economías de la muestra con un índice GTRIC-e peor que Alemania, Francia y Reino Unido pero por mejor que Italia.

No obstante, hay que tener en cuenta que aunque España se encuentra en un valor medio, Europa tiene uno de los menores índices del mundo en este tipo de actividad ilegal.



**Tabla 31. Comparación del índice GTRIC-e de España y una muestra de países de Europa y África.**

Europa		África	
Economía	GTRIC-e	Economía	GTRIC-e
Alemania	0,039872		
Noruega	0,00762		
Austria	0,024619		
Holanda	0,063505		
Bélgica	0,064524		
Bielorrusia	0,071216		
Francia	0,086579	Angola	0,048601
Dinamarca	0,094505	Mali	0,052417
Polonia	0,109972	Costa de Marfil	0,150357
Hungría	0,117529	Rep. Democrática del Congo	0,155363
Reino Unido	0,127595	Sudáfrica	0,181244
<b>España</b>	<b>0,212384</b>		
Suiza	0,22732	Argelia	0,23113
Rep. Checa	0,249195	Camerún	0,27964
Rusia	0,258173	Ghana	0,445089
Rumania	0,36342	Marruecos	0,749408
Bulgaria	0,37755		
Italia	0,384653		
Luxemburgo	0,549484		
Lituania	0,784599		

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Organisation for Economic Cooperation and Development*.

Por lo tanto, este tipo de actividad ilegal representa un riesgo bajo en el caso de España aunque se debe controlar y realizar un mayor esfuerzo para lograr situarnos en el grupo de economías con los índices más bajos.

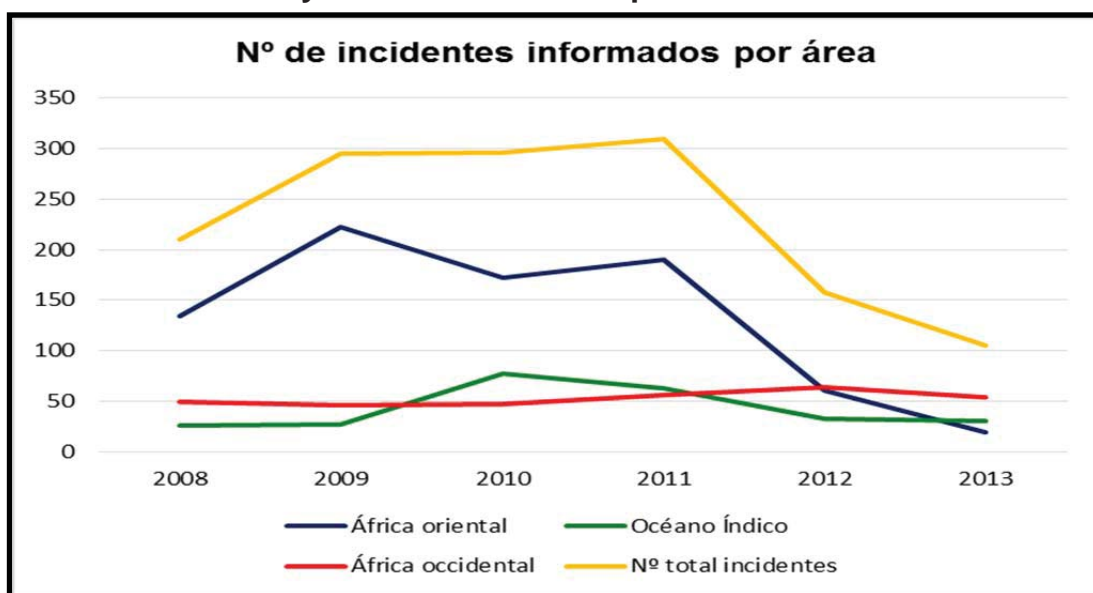
#### 4.1.8. Piratería y robo a mano armada.

A comienzos del año 2008, la comunidad internacional adoptó una serie de acciones para asegurar el tráfico marítimo en el Cuerno de África,

habida cuenta del importante deterioro de la seguridad marítima a causa de los actos de piratería en la zona. Posteriormente, el 8 de diciembre de 2008, el Consejo de la UE autorizó<sup>256</sup> el lanzamiento de la operación “Atalanta” para contribuir a la protección de los barcos del Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda humanitaria a Somalia y para la disuasión, prevención y lucha contra los actos de piratería y robo a mano armada que tienen lugar frente a las costas de Somalia.

Al objeto de conocer la importancia de los actos de piratería y robo a mano armada en África occidental, se realizará una comparación con los incidentes acaecidos en el África oriental y en el océano Índico desde el año 2008 en que se lanzó la operación “Atalanta”.

**Gráfico 45. Número de incidentes en la mar en África oriental, océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del *Maritime Safety Committee* (MSC) de la OMI.

<sup>256</sup> La operación “Atalanta” fue autorizada por la Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta).

Como se aprecia en la tabla, el numeroso número de actos de piratería y robo a mano armada sufridos entre los años 2008 a 2012 en África oriental justificaba el lanzamiento de la operación “Atalanta” y su mantenimiento ya que, a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional en la zona, la situación se agravó en los años 2009-2011, tal y como reconocía el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas en 2010 a través de su Secretario General Adjunto para Asuntos Políticos –Lyn Pascoe– que afirmó, en el Consejo de Seguridad de NN.UU. de 9 de noviembre de 2010, que la piratería en Somalia se había intensificado y constituía una amenaza que desbordaba los esfuerzos de la comunidad internacional.

A partir de 2012 y como resultado del mantenimiento de dicha operación, los incidentes en la mar se encuentran bajo control y con índices por debajo de lo que sucede en África occidental donde aumentan ligeramente a partir de ese mismo año.

Así lo reconocen las navieras, según lo expuesto por A. Munguía en su artículo “Pabellón bajo mínimos” en el que expresa lo siguiente:

*“A nivel internacional, puso el acento en el descenso de una verdadera lacra del comercio marítimo, como es la piratería: ...*

*Todo esto es motivo de satisfacción para la patronal naviera, consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las medidas de autoprotección aplicadas por los buques, en la que España fue pionera”.*<sup>257</sup>

En esta línea también se puede referir al análisis siguiente realizado por Pablo Moral Martín sobre la piratería marítima:

*“No obstante, no todos los datos son positivos para África. La preocupación se centra ahora en el posible efecto desplazamiento de la*

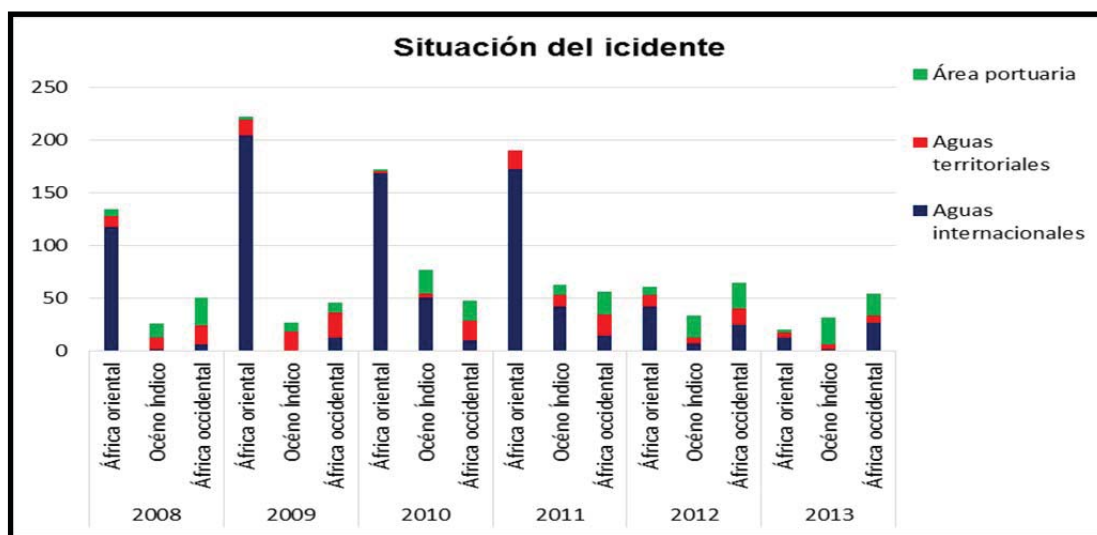
---

<sup>257</sup> MUNGUÍA A., Dirección General del trabajo autónomo, de la economía social y de la responsabilidad social de las empresas, *Pabellón bajo mínimos*, Revista “Mar”, nº 545, marzo 2015, p43.

actividad pirata a otras zonas. El descenso de la actividad en las costas índicas de África ha coincidido con el rápido incremento de la piratería en el Índico oriental, y con una mayor presencia de piratas en las costas de África occidental.<sup>258</sup>

A la hora de valorar la situación África occidental, además del número de incidentes también hay que considerar la localización donde se llevan a cabo para conocer si se puede proteger a los buques en esa zona de acuerdo a la legislación internacional.

**Gráfico 46. Localización de los incidentes en la mar en África oriental, Océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.**



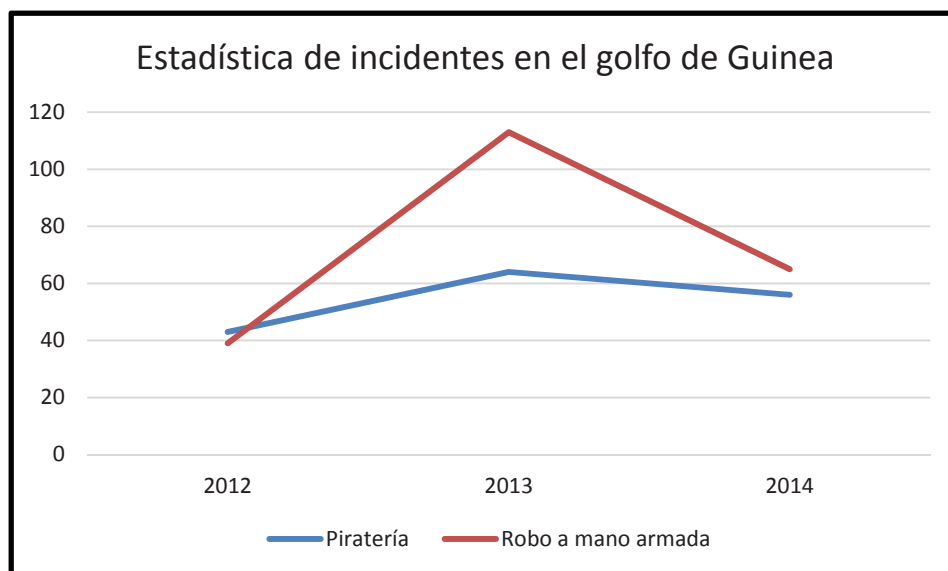
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del *Maritime Safety Committee* de la OMI.

<sup>258</sup> MORAL MARTÍN Pablo, *La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico*, Documento de opinión 42/2015, Instituto español de estudios estratégicos, Madrid, 23 de abril de 2015, p10.

De acuerdo a la tabla anterior, los incidentes en África occidental se realizan, mayormente, en aguas internacionales –como sucede en África oriental– y, además, en aguas portuarias. Esta diferencia, podría tener como explicación la existencia de los manglares, sobre todo en Nigeria, donde se perpetran muchos ataques y es más difícil su persecución.

Por otra parte, recurrir a fuentes con presencia en la zona como el *Commandant de la zone maritime de la mer Méditerranée* (CECMED) de la marina francesa, proporciona la posibilidad de contrastar este análisis.

**Gráfico 47. Estadística de incidentes en el golfo de Guinea.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del CECMED.

En el gráfico anterior se aprecia que en el golfo de Guinea se perpetran más actos de robo a mano armada que de piratería, siendo contrario este resultado al anteriormente descrito que se desprende de los datos recogidos por la OMI. De tal manera que, en el golfo de Guinea, según la OMI existirían más actos de piratería que de robo a mano armada y según el CECMED sería al contrario.

En relación con estos análisis, Samuel Morales Morales estaría de acuerdo con los datos del CECMED y diferiría de los que se deriva de los datos de la OMI ya que concluye lo siguiente:

*“Tanto la tipología del tráfico marítimo, como la amenaza de la piratería en el golfo de Guinea, trasladan su centro de gravedad al ámbito geográfico de las aguas territoriales, por lo que se encuentra dentro de la jurisdicción de Estados soberanos, quienes ostentan, no sólo la legalidad para actuar, sino también la responsabilidad. Por ello, la principal herramienta para combatir el fenómeno se debe centrar en la promoción de las estructuras de seguridad en los niveles nacional y regional.”<sup>259</sup>*

Juan Luis Suárez de Vivero también diverge del análisis derivado de los datos de la OMI al exponer, en su capítulo dedicado a “Marco geopolítico y políticas de la UE en la cuenca atlántica”, lo siguiente:

*“En el Golfo de Guinea y para el periodo 2002-2012, la mayoría de los incidentes (70,5%) han tenido lugar dentro del mar territorial...”<sup>260</sup>*

Asimismo, José Luis Urcelay Verdugo, en su sección sobre “La piratería en el golfo de Guinea: retos y soluciones”, también está de acuerdo con los datos del CECMED y discrepa de los datos de la OMI al expresar lo siguiente:

---

<sup>259</sup> MORALES MORALES Samuel, *Contextualizando el fenómeno de la piratería en el golfo*, Documento de opinión 73/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 30 de junio de 2014, p19.

<sup>260</sup> MUÑOZ-DELGADO Juan Carlos, MIRAS SALAMANCA Pedro, CASTRO GONZÁLEZ Julio, URCELAY VERDUGO José Luis, *La piratería emergente...*, Ob. Cit., p48.

*“... se puede apreciar como hay una clara diferencia entre ambas vertientes africanas en cuanto a las zonas donde se han producido los incidentes. En el África occidental son más comunes en aguas territoriales y en los puertos y fondeaderos, mientras que en la oriental se producen principalmente en aguas internacionales.”<sup>261</sup>*

De la misma manera, Pablo Moral Martín también disiente del análisis derivado de los datos de la OMI y está de acuerdo con los del CECMED al afirmar, en relación a los incidentes en el golfo de Guinea, lo siguiente:

*“Es por ello que los actos de piratería en aguas internacionales en esta zona sean muy infrecuentes, al contrario de lo ocurrido en la costa este del continente.”<sup>262</sup>*

El hecho de que todos estos autores antes relacionados discrepen del análisis que utiliza los datos de la OMI y estén de acuerdo con los del CECMED se debe, posiblemente, a que todos han utilizado como referencia el artículo de opinión de Samuel Morales Morales, anteriormente referido.

Pues bien, este aumento de actos de piratería y robo a mano armada en el Golfo de Guinea, cuyos objetivos son el tráfico marítimo mercante en general, y los transportes de fuentes energéticas en particular, preocupa y afecta a los intereses económicos europeos y españoles. Estos actos suelen tener por objetivo principal el robo de combustible o el pago por el rescate del personal apresado. Cuando esto no es posible, ya sea porque el buque no tiene más combustible que el necesario para su navegación o porque no se considere el apresamiento, los piratas suelen saquear los camarotes de la

---

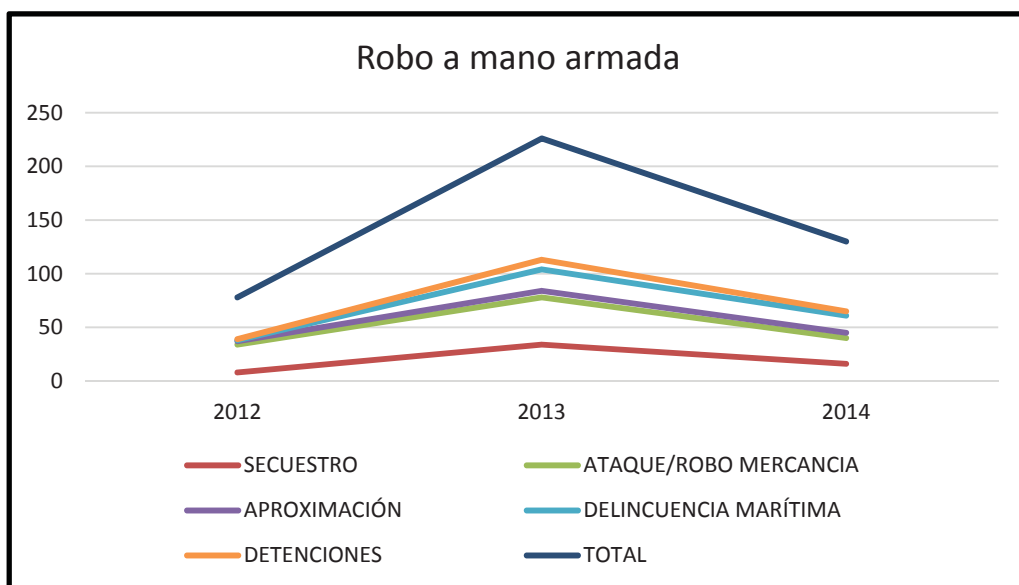
<sup>261</sup> MUÑOZ-DELGADO Juan Carlos, MIRAS SALAMANCA Pedro, CASTRO GONZÁLEZ Julio, URCELAY VERDUGO José Luis, *La piratería emergente...*, Ob. Cit., p215.

<sup>262</sup> MORAL MARTÍN Pablo, *La piratería marítima...*, Ob. Cit., p11.

tripulación para llevarse los objetos de valor y, principalmente el puente de gobierno, de donde se suelen llevar los equipos de comunicaciones.

En los siguientes gráficos se puede apreciar una clasificación de los tipos de actos llevados a cabo en las aguas territoriales y fuera de ellas, es decir, una clasificación de los tipos de acciones<sup>263</sup> de robo a mano armada y de piratería.

**Gráfico 48. Estadística de acciones de robo a mano armada en el golfo de Guinea.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del CECMED.

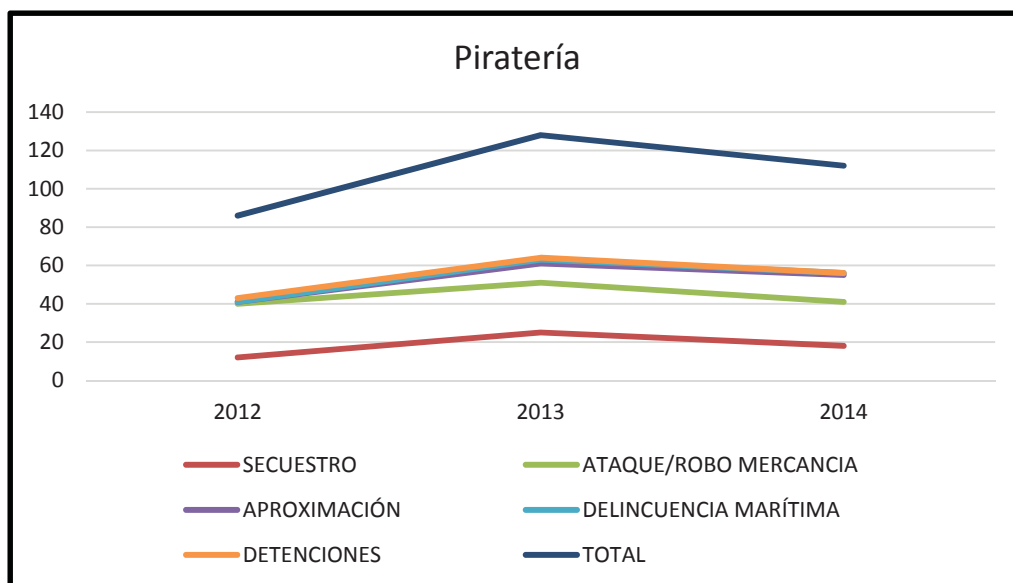
En el gráfico anterior como en el siguiente se aprecia que, tanto en el caso del robo a mano armada como en el de la piratería, se suelen llevar a cabo acciones de delincuencia marítima, ataque o robo de mercancías y secuestro, por este orden.

<sup>263</sup> Dentro de esta clasificación se debe entender lo siguiente:

- Ataque/robo de mercancía: cuando se producen disparos o robo de mercancía.
- Delincuencia marítima: cuando se lleva a cabo el robo de enseres personales o equipos del buque.



**Gráfico 49. Estadística de acciones de piratería en el golfo de Guinea.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del CECMED.

Este análisis sobre el aumento de los actos de piratería en el Golfo de Guinea y que afecta a nuestros intereses nacionales está de acuerdo con lo que expone Rafael Calduch Cervera en su publicación sobre “La seguridad del sistema marítimo español: incertidumbres, riesgos y amenazas” al referirse a las “Amenazas de actuaciones violentas”:

“3) Piratería (nivel de amenaza: muy alto).

*La piratería se ha convertido durante la última década en una de las amenazas más importantes para los buques pesqueros españoles que faenan en aguas del océano Índico, pero sobre todo constituye una amenaza directa a dos de las principales rutas marítimas de Europa con el área de Asia-Pacífico: la ruta del Atlántico sur, amenazada desde las costas de África occidental y el golfo de Guinea, y...*

*El auge que está adquiriendo la piratería en el golfo de Guinea y la costa occidental africana constituye una creciente amenaza que*

*viene a sumarse a la que está emergiendo en el área del Caribe y la costa occidental de América del Sur, zonas todas ellas por donde transitan buques mercantes con pabellón español.*<sup>264</sup>

#### **4.1.9. Circulación de capitales.**

La libre circulación de capitales es la más reciente y la más amplia de las libertades consagradas en el Tratado de la Unión Europea. En un principio, los Tratados no prescribían una plena liberalización de la circulación de capitales, sino que eliminaban las restricciones en la medida necesaria para conseguir el funcionamiento del mercado común. Debido a los cambios que se sucedían en el mundo y, concretamente, en Europa, el Consejo Europeo confirmó la progresiva materialización de la Unión Económica y Monetaria (UEM) en 1988, que incluía una mayor coordinación de las políticas económicas y monetarias nacionales. De esta manera, la UEM, desde su comienzo, introdujo una plena libertad para la circulación de capitales, establecida inicialmente a través de una directiva del Consejo y, posteriormente, consagrada en el Tratado de Maastricht. Desde entonces, el Tratado prevé la prohibición de todas las restricciones a los movimientos de capitales y sobre los pagos, tanto entre Estados miembros como entre Estados miembros y terceros países<sup>265</sup>.

El objetivo era eliminar todas las restricciones a los movimientos de capitales entre los Estados miembros, así como entre Estados miembros y terceros países. Por otra parte, los Estados miembros pueden adoptar medidas de salvaguardia en circunstancias excepcionales, pueden aplicar restricciones existentes antes de una fecha determinada a terceros países y

---

<sup>264</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p132-133.

<sup>265</sup> De acuerdo con los artículos 63 a 66 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), complementados por los artículos 75 y 215 del TFUE en lo que respecta a las sanciones.

ciertas categorías de movimientos de capitales, y disponen de una base para la introducción de tales restricciones, aunque únicamente en circunstancias muy específicas. Esta supresión de las restricciones debía contribuir a la creación del mercado interior e impulsar el progreso económico, al permitir una inversión eficiente del capital y promover el uso del euro como moneda internacional, contribuyendo así al papel de la UE como actor global.

Así, la circulación de capitales es una libertad amplia que tiene unos límites que son necesarios controlar. Este control se realiza con la correspondiente declaración e inspección en la aduana de salida y en la de entrada de cada país. En el caso de la Unión Europea, la declaración se debe realizar solamente a la entrada y salida de la UE, es decir, en el primer puerto de entrada de la UE y en el último puerto de salida. Así, teniendo en cuenta que en las islas Canarias se encuentran los puertos más meridionales de la UE, será en estas aduanas en las que se deba controlar la entrada y salida de capitales en la UE de las personas que viajen a bordo de buques que arriben a los puertos canarios. Los casos en los que no se debe realizar la declaración en Canarias serían aquéllos en los que el puerto canario de arribada no fuera ni el primer ni el último puerto europeo. Este caso, debido a la situación geográfica de las islas canarias, aunque posible no es lo más probable.

Por otra parte, al tener que realizar la declaración en la aduana, el delito relacionado con la circulación de capitales es difícilmente perseguible en la mar ya que el personal de a bordo no puede realizar la declaración en la aduana correspondiente hasta que el buque no arriba a puerto y porque la aduana del país del puerto de origen no informa del hecho de si el personal realizó la correspondiente declaración a la salida ni de los pormenores de dicha declaración. Por lo tanto, hasta que el buque no arribe a puerto no se podría actuar contra este tipo de infracción. Solamente en el caso de que el buque se inspeccionara en aguas territoriales, tuviera como puerto de origen y llegada un puerto nacional y no hubiera realizado la declaración a la salida, se dispondría de la información necesaria y se estaría en condiciones para actuar contra este hecho.

Por lo tanto, el problema de la persecución de las infracciones relacionadas con la circulación de capitales no es de aplicación en la mar en tanto no se disponga de un intercambio de información internacional a este respecto.

#### **4.1.10. Riesgo sanitario.**

Los agentes biológicos son susceptibles de utilizarse como armas de destrucción masiva, existiendo un buen número de ellos que son letales. La categoría más letal de estos agentes es la que más preocupa en el ámbito del bioterrorismo. En esta categoría se encuentran el ántrax, el botulismo, la turalemia, la peste, la viruela y el ébola. No obstante, de momento, en el caso del África occidental y el archipiélago canario no parece haber motivos para pensar en un ataque terrorista contra Canarias con este tipo de armas biológicas. Por ello, en lugar de tratar estos agentes como armas, se tratarán como un riesgo sanitario asociado al flujo migratorio.

Así, al riesgo de la inmigración irregular se le suma, actualmente, el riesgo sanitario que supone la llegada de inmigrantes procedentes de países con enfermedades infecto-contagiosas. Dentro del conjunto de este tipo de enfermedades, actualmente hay que prestar una atención especial al brote de ébola que ha aparecido en los siguientes países de África occidental: Guinea, Liberia, Sierra Leona y Nigeria. Esto supone una amenaza para Canarias ya que recibe periódicamente inmigrantes procedentes de estos países como se ha explicado en el apartado anterior relativo a la inmigración irregular. Esta situación obliga a llevar a cabo mayores controles y formas de actuación especiales que demandan más recursos y más específicos para ser capaces de hacer frente a este riesgo para garantizar la protección de la población.

Alberto Cique Moya, en relación con las enfermedades epidémicas, expresa su preocupación respecto a la falta de control sanitario de la siguiente manera:

*“Los movimientos de población trascienden lo nacional, ya sea por el deterioro del ambiente, la demanda y la disponibilidad de alimentos seguros, el acceso a los servicios de salud, la discriminación étnica, la falta de oportunidades o la falta de paz y equidad. Todo esto determina que la aparición de un brote de enfermedad en un lugar lejano puede tener consecuencias transnacionales cuando fallan los mecanismos de control. Resulta necesario fortalecer la colaboración de todos los profesionales sanitarios, tanto de salud humana como animal, para un mejor control de los brotes de enfermedad, para lo cual hay que potenciar las relaciones entre los políticos, los ciudadanos y el ámbito científico de cara a adoptar decisiones adecuadas para el control de las enfermedades.”<sup>266</sup>*

No obstante, esta preocupación solo es una parte del problema ya que este riesgo implica tanto a los medios sanitarios que atienden a los inmigrantes como a los medios marítimos que se encargan de recogerlos en la mar y transportarlos hasta uno de los puertos insulares. El personal de sanidad precisa, por ejemplo, camillas y locales de presión negativa, equipos individuales de protección especiales para ser capaces de proporcionar la atención sanitaria necesaria, un hospital con capacidad para el tratamiento y aislamiento del personal afectado, control de todo el personal involucrado en este tipo de operaciones y actividades, etc. Por otra parte, hay que tener en cuenta que el personal que auxilia a los inmigrantes en la mar no puede disponer de los medios ni emplearlos en las mismas condiciones que lo hace el personal de Sanidad Exterior cuando atiende a estos inmigrantes a su llegada a territorio nacional.

---

<sup>266</sup> CIQUE MOYA Alberto, *Preparación y respuesta frente a enfermedades epidémicas: a propósito del ébola*, Documento de opinión 103/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 18 de septiembre de 2014, p2.

Así, el personal que asiste a los inmigrantes en la mar precisa, como mínimo, equipos individuales de protección que garanticen la ausencia de contacto, procedimientos de actuación específicos para el auxilio y asistencia a este personal, medidas para desinsectar la zona utilizada una vez sean evacuados a tierra y elementos de control a distancia para realizar una primera evaluación sanitaria.

Este riesgo de contagio es real como se ha podido comprobar, desgraciadamente, en la evacuación y tratamiento del sacerdote español Miguel Pajares que fue repatriado desde Liberia y falleció el martes 12 de agosto de 2014 en el hospital Carlos III de Madrid y del religioso Manuel García Viejo, fallecido cuatro días después de su repatriación desde Sierra Leona. En ambos casos, las víctimas contrajeron el ébola en África y fallecieron en España dentro de un entorno de aislamiento y, a pesar de ello, se ha confirmado la presencia del virus en uno de los auxiliares de enfermería que trató al religioso Manuel García Viejo. Esto hace patente la amenaza que supone la inmigración que se recibe en Canarias procedente de estos países y plantea la necesidad de revisar el material y los protocolos de actuación y de seguridad empleados para hacer frente a esta situación.

En el caso de Canarias, la Cruz Roja la que dispone de una carpa y dos camillas de presión negativa para, en su caso, el aislamiento inicial y transporte de los infectados al hospital de referencia. Este material, dado el número de inmigrantes que llegan a Canarias y los que podrían llegar si se repitiese una avalancha de inmigración como la sucedida en 2006, podría ser insuficiente en caso de tener que hacer frente a la amenaza de enfermedades infecto-contagiosas. A esta necesidad hay que sumar el material necesario que deben utilizar en los buques que auxilien a embarcaciones de inmigrantes en la mar para evitar el contagio de sus dotaciones.

## 4.2. LAS AMENAZAS Y LOS RIESGOS FUTUROS.

En el futuro, es previsible que continúen los riesgos y amenazas actuales aunque con distinta intensidad. A continuación se analizarán los riesgos y amenazas reflejados en el apartado anterior al objeto de prever su permanencia e intensidad en un futuro a corto, medio o largo plazo según sea el riesgo y amenaza.

### 4.2.1. Inmigración irregular.

En cuanto a la inmigración, como se ha visto anteriormente (gráfico 17), aumenta ligeramente en 2014 la llegada de inmigrantes pero, en todo caso, su número no parece ser alarmante ya que no supera los 350 inmigrantes al año desde 2011, muy lejos de los 30.246 inmigrantes interceptados en el año 2006<sup>267</sup>. No obstante, el crecimiento de Canarias y el lanzamiento, en 2014, de su marca “*Canary Islands – European business hub in Africa*”<sup>268</sup> convierten a Canarias como un destino más atractivo, no solamente para las empresas sino también para los inmigrantes.

Este análisis sobre el crecimiento de Canarias está en consonancia con lo expresado por Miguel Ángel Martín Pérez en su capítulo dedicado a “Entorno futuro de las FAS” donde expone que la amenaza de la inmigración se mantendrá en 2035 debido a las diferencias de desarrollo entre civilizaciones:

*“Flujos migratorios irregulares...”*

*Dada la situación geográfica de España, en la frontera de civilizaciones de desarrollo muy desigual cuya diferencia tiende a*

---

<sup>267</sup> Según datos del Centro de Coordinación Regional de Canarias de la Guardia Civil.

<sup>268</sup> Información obtenida de la mesa redonda realizada en la Presidencia del Gobierno de Canarias el martes 14 de octubre de 2014, con presentación a cargo del Presidente del Gobierno canario, a la cual asistió el que suscribe y en la que se presentaron los objetivos, fortalezas y debilidades, de Canarias como “hub” entre continentes.

*incrementarse irremediablemente, esta amenaza seguirá siendo de actualidad en 2035, con toda probabilidad.*<sup>269</sup>

Así pues, este riesgo, presumiblemente, se mantendrá en el futuro pero con un nivel bajo. No obstante, se debe mantener la vigilancia en la mar ya que, de lo contrario, se estaría enviando un mensaje equívoco que podría ser entendido por los posibles inmigrantes como una invitación, que traería consigo un aumento de estos flujos migratorios.

En cuanto a la permanencia de la amenaza de la inmigración irregular, Beatriz Mesa García está de acuerdo aunque deja entrever un posible aumento debido a las mafias que trafican con seres humanos, especialmente, si no se apoya el desarrollo económico en África, tal y como como se desprende de su artículo sobre Marruecos en el que concluye:

*“...es ahora cuando se plantea en términos de « amenaza » las mafias que trafican con seres humanos y se toma conciencia de que existe un desafío al que se le debe hacer frente desde Europa y desde África. La reciente cumbre entre los líderes de la UE y África se formuló en esta dinámica y concluyó en un plan de acción de cuatro años para frenar la inmigración ilegal hacia Europa y para apoyar el desarrollo económico en África. Para ello se duplicará la ayuda financiera destinada a las misiones de paz y de seguridad en el continente y la promesa de mantener la ayuda económica europea a los países africanos en unos 20.000 millones de euros anuales. Pero las incógnitas que surgen son un clásico: ¿hasta qué punto los líderes africanos respetarán el compromiso de luchar contra las mafias del contrabando de inmigrantes y crearán empleo a sus ciudadanos? ¿se*

---

<sup>269</sup> MARTÍN PÉREZ Miguel Ángel, *Capacidades futuras de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2014, p22.



*hará un seguimiento de la ayuda a estos países con unos altísimos niveles de corrupción?*<sup>270</sup>

Esta conclusión sobre el nivel bajo del flujo migratorio discrepa de lo expuesto por Miguel Ángel Martín Pérez que expone:

*“Flujos migratorios irregulares...*

*La presión masiva, mediática, moral y social de la inmigración irregular, junto con la imposibilidad de integrar en España avalanchas de personas de tal entidad, obligan a una defensa proporcional y continua de nuestras fronteras (terrestres, marítimas y aéreas), para lo cual los medios de los servicios civiles y fuerzas y cuerpos de seguridad serán en muchas ocasiones insuficientes o inadecuados, y resultará necesario entonces el apoyo de las FAS.*<sup>271</sup>

En todo caso, parece claro que la amenaza de la inmigración irregular persistirá en el futuro y su intensidad estará influenciada por diversos factores, siendo uno de los más importantes el devenir del desarrollo económico en África.

#### **4.2.2. Tráfico de drogas.**

El narcotráfico es un problema constante que se repite todos los años y varias veces al año, especialmente en estas aguas que disfrutan de un clima y un estado de la mar favorable para el transbordo de droga en alta mar y el manejo, incluso, de embarcaciones pequeñas para este tipo de tráfico como, por ejemplo, barcos de vela de recreo de 16 metros de eslora como el

---

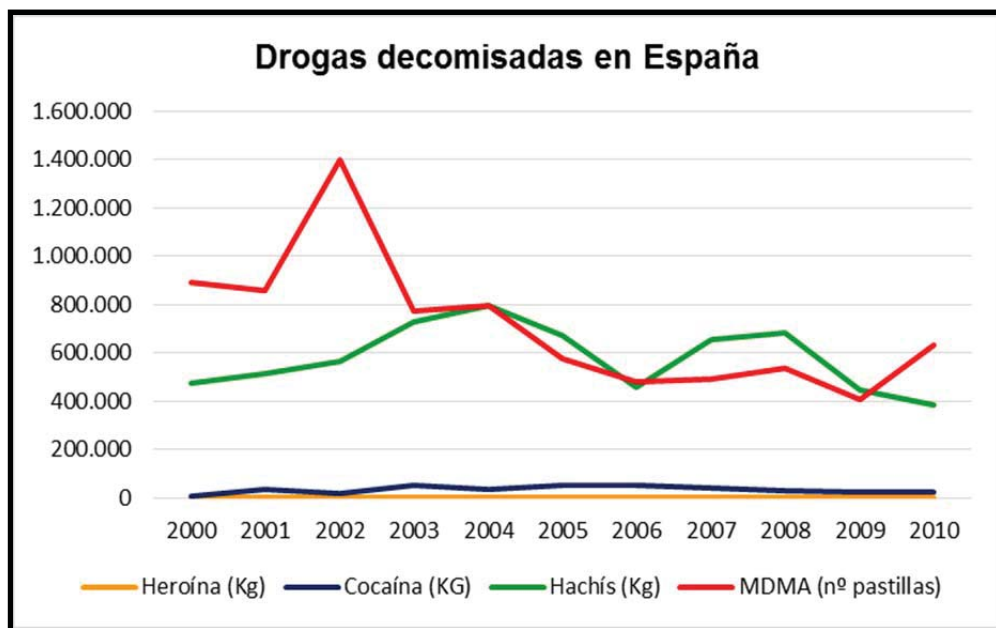
<sup>270</sup> MESA GARCÍA Beatriz, *Marruecos: el negocio de la diáspora subsahariana*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de opinión 46/2014, 29 abril de 2014, p12.

<sup>271</sup> MARTÍN PÉREZ Miguel Ángel, *Capacidades futuras...*, Ob. Cit., p22-23.

apresado en 2014 en una de las operaciones realizadas en el entorno del archipiélago canario.

Una indicación de que este riesgo cada vez es mayor lo dan las estadísticas del consumo de drogas.

**Gráfico 50. Drogas decomisadas en España.**



Fuente: Elaboración propia con datos del Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado del Ministerio del Interior.

En el gráfico anterior, que muestra la evolución del tráfico de drogas atendiendo a los decomisos, se puede apreciar la estabilidad del mercado de la cocaína y la heroína, la tendencia periódica del hachís y la tendencia al alza de la MDMA<sup>272</sup>, siendo estas dos últimas las drogas más demandadas.

<sup>272</sup> La MDMA (3,4-metilenodioxianfetamina), también llamada éxtasis, Eva, Adán o píldora del amor, es una droga emergente, según la Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas.

En el periodo analizado, la cantidad media anual decomisada en España fue de 376 Kg de heroína, 35.435 Kg de cocaína, 636.944 Kg de hachís y 783.599 pastillas de MDMA.

El tráfico de hachís está claramente influenciado por la proximidad al continente africano el cual representa un riesgo importante por ser un eslabón débil en la lucha contra este tipo de tráfico ilícito. Así lo expresa Simon Baynham, Jefe de investigación del *Africa Institute of South Africa*, en sus conclusiones sobre el narcotráfico en África:

*“It should be clear from the above that the multi-dimensional threat of drug trafficking is a serious global problem. Africa continues to be the weakest link in the international war against illegal drug operations. Due to underdevelopment, porous borders, weak detection controls and rampant corruption, crime syndicates have targeted Africa as a major transit route, exploiting expanding transport and communications systems (seaports, airports, etc.) for their clandestine activities.*

*It is also common knowledge that once a relatively wealthy country such as South Africa becomes a major transit route, it is not long before it becomes a major drug consuming country.”<sup>273</sup>*

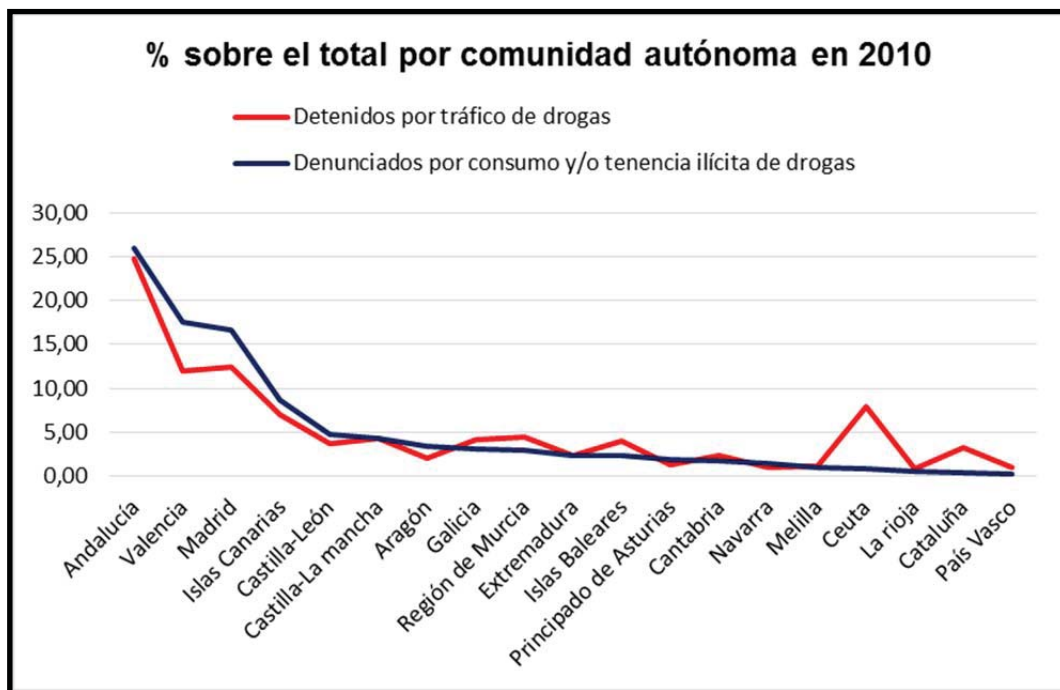
El tráfico de drogas en el archipiélago canario se deduce del siguiente gráfico que muestra que la comunidad autónoma de Canarias es la quinta en número de detenidos por tráfico de drogas, detrás de Andalucía, Madrid, Valencia y Ceuta, por este orden, y la cuarta en número de denunciados por consumo y/o tenencia ilícita de drogas, detrás de Andalucía, Valencia y Madrid, por este orden.

---

<sup>273</sup> BAYNHAM Simon, *Narco-Trafficking in Africa: Security, Social and Economic Implications*, *Africa Institute of South Africa*, *African Security Review* Vol 4 No 6, 1995.

Tal y como se parecía en el gráfico, tanto los detenidos por tráfico de drogas como las denuncias por consumo o tenencia ilícita de drogas en Canarias no superan el 10% y, salvo en las comunidades autónomas de Andalucía, Madrid, Valencia y Ceuta, el resto de las comunidades autónomas se mantienen en un 5%.

**Gráfico 51. Tanto por ciento sobre el total de los detenidos por tráfico de drogas y denunciados por consumo y/o tenencia ilícita de drogas, por comunidad autónoma, en España, en 2010.**

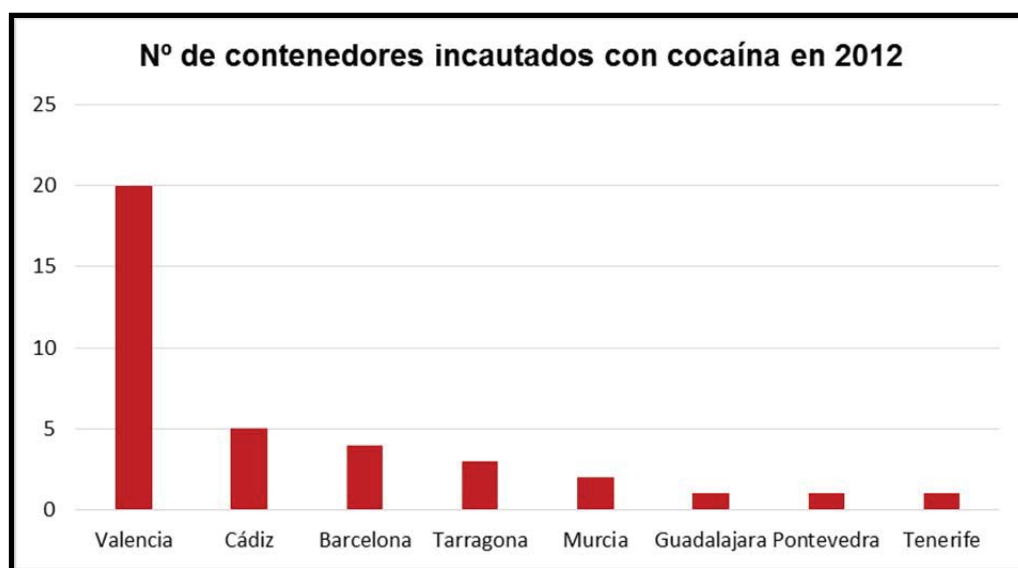


Fuente: Elaboración propia con datos del Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado del Ministerio del Interior.

Según el informe del año 2013 del Ministerio de Sanidad, servicios sociales e Igualdad, en el año 2012 se incautaron en España 41 contenedores que transportaban sustancias estupefacientes en su interior. Prácticamente, casi todos los contenedores incautados llegaron a España por vía marítima y tenían como destino final nuestro país.

Todos los contenedores incautados con cocaína llegaron por vía marítima y fueron detectados e incautados principalmente en los puertos donde, en 2012, se interceptaron 32 de un total de 37 contenedores. Valencia es el puerto español que soporta mayor tráfico conocido de cocaína en contenedores.

**Gráfico 52. Número de contenedores de cocaína incautados en 2012.**

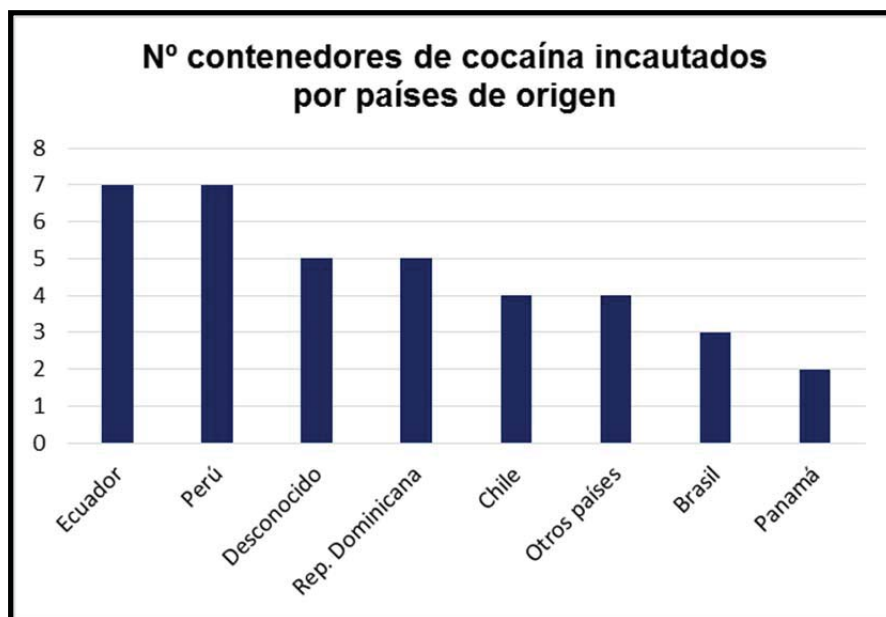


Fuente: Elaboración propia a partir de datos del informe nacional 2013 (datos del 2012) al OEDT (“ESPAÑA: Evolución y tendencias”).

Aproximadamente el 22 por ciento de los contenedores incautados fue debido a investigaciones previas, siendo el resto debido a actuaciones de interdicción derivadas del análisis de riesgo.

De acuerdo con el gráfico de la página siguiente, en 2012, los países de procedencia de los contenedores incautados con cocaína fueron Ecuador, Perú, República Dominicana, Chile, Brasil, Panamá por este orden en cuanto al número de incautaciones, apareciendo también, pero con menor frecuencia, otros países de origen sin valor a efectos estadísticos. De todos los contenedores, dos iban a Francia y otros dos a Portugal y Ucrania, respectivamente. Todos los demás tenían como destino España.

**Gráfico 53. Número de contenedores de cocaína incautados por países de origen.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del informe nacional 2013 (datos del 2012) al OEDT (“ESPAÑA: Evolución y tendencias”).

Por lo tanto, las islas Canarias se encuentran en una ruta de tráfico marítimo con contenedores de cocaína, aunque sus puertos de destino no sean, preferentemente, los del archipiélago canario.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, el tráfico de drogas se mantendrá como una amenaza en el futuro y su control dependerá en gran medida de la vigilancia de los flujos del tráfico mercante.

#### **4.2.3. Actos ilícitos contra los derechos de soberanía española en la zona económica exclusiva (exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales).**

En cuanto a los actos ilícitos contra los derechos de soberanía española en la ZEE relativos a la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales nos encontramos, actualmente, con

la problemática de un tránsito continuo de buques de investigación oceanográfica y plataformas petrolíferas para la exploración de los recursos petrolíferos entre las islas orientales del archipiélago y Marruecos y hacia el sur enfrente del Sahara. Estos buques, en ocasiones, se adentran en nuestra ZEE y, por ello, debe ser monitorizados y advertidos a fin de defender nuestros intereses dentro nuestras aguas de soberanía y jurisdicción.

Por otra parte sigue existiendo la necesidad de monitorizar el intenso tráfico marítimo que cruza las aguas del archipiélago canario para asegurar que se navega de acuerdo a nuestras disposiciones y la normativa relativa a la ZMES de Canarias para respetar las diferentes zonas a proteger desde el punto de vista medioambiental.

La importancia de la protección del medioambiente marino en Canarias también se encuentra reflejado en el punto “51. Environmental management. Marine protected areas” de la publicación “Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance” de Juan Luis Suárez de Vivero y Juan Carlos Rodríguez Mateos que dibujan los grandes ecosistemas marinos, entre los que se encuentra Canarias, y llaman la atención sobre la ZMES de Canarias:

*In sectoral terms, the most important protection provision, called Particularly Sensitive Sea Areas, was created by the International Maritime Organisation (IMO). Tankers are not allowed to sail through these areas unless they are double hulled. Three of the eleven areas that exist worldwide are in Europe: the Wadden Sea (2002), Western Europe (2003) from the Shetland Islands to the south of Portugal, and the Canary Islands (2004).<sup>274</sup>*

---

<sup>274</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans...*, Ob. Cit., p112.

En este sentido se debe vigilar las actuaciones de las diferentes campañas de investigación oceanográficas que se llevan a cabo, a lo largo del año, en Canarias. Estas campañas se realizan tanto por buques nacionales como extranjeros, siendo estos últimos los más frecuentes.

Actualmente, el problema que se presenta en las campañas a realizar es, normalmente, el empleo de equipos de tipo sonar, es decir, sistemas que transmiten pulsos cuya potencia puede exceder de la establecida para asegurar la protección de los zifios que habitan en nuestras aguas.

La normativa específica sobre zifios se debe a los hechos acaecidos durante las maniobras militares realizadas en 2002 en aguas de Canarias, en las cuales se produjo un varamiento de un número importante de zifios. Desde entonces se han reforzado las medidas para reducir el impacto medioambiental de las transmisiones acústicas y de las explosiones submarinas. Así, el 27 de abril de 2004 se firmó un Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Gobierno de Canarias para llevar a cabo las actuaciones necesarias para evitar el varamiento de zifios. Después, el 29 de octubre de 2004, el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada informó al Ministro de Defensa que tenía la intención de adoptar las medidas necesarias para que no resulte dañada la biodiversidad como consecuencia de las operaciones navales en aguas próximas al archipiélago canario. Más tarde, el 11 de noviembre de 2004, el Ministro de Defensa informó al Presidente del Gobierno de Canarias que se tomarían las medidas necesarias para la protección de dicha biodiversidad y en concreto: prohibición de empleo de sonares activos dentro del mar territorial español; las zonas para ejercicios navales se desplazarán más de 50 millas náuticas del límite exterior de nuestro mar territorial; prohibición de maniobras en la zona oriental de las islas; por fuera del mar territorial, se recomendará a nuestros socios y aliados la aplicación de estas medidas.

Posteriormente, el 21 de noviembre de 2008, se redactan unas normas generales de actuación para reducir el impacto medioambiental de las transmisiones sónar. En ellas se especifica: que se programará el



empleo de sonares y explosiones submarinas a más de 50 millas de las áreas identificadas como hábitat de zifios; en el caso particular de Canarias, las actividades que impliquen el uso de sonares/explosivos se limitarán a las zonas de poniente y sur de las islas más occidentales y siempre a más de 50 millas; no se realizarán este tipo de actividades en zonas protegidas; se suspenderán estas actividades cuando se produzca avistamiento de zifios; se procurará efectuar las transmisiones con la mínima potencia.

Además, a nivel nacional, en relación con la protección de zifios, hay que tener presente el “Plan de acción estratégico para la conservación de la diversidad biológica en la región mediterránea” del Ministerio de Medioambiente que establece que las transmisiones a partir de 110 dB pueden producir “molestias significativas” a los zifios, y a partir de 180 dB pueden producir “graves consecuencias”.

A tenor de lo dispuesto las medidas expresadas y en la normativa relacionada y teniendo en cuenta que en la solicitud tramitada por el país en cuestión para recabar la autorización española para realizar la campaña de investigación prevista no suele expresar las características técnicas de los sistemas sonar que llevan instalados a bordo los buques designados para la realización de la campaña, se debería obrar con cautela y, en tanto no se den a conocer los detalles técnicos de las emisiones, no se debería autorizar la realización de dichas campañas que, en todo caso, deberían ser específicamente vigiladas para asegurar que se ajustan a las limitaciones anteriormente descritas.

Esta supervisión se realiza por la Armada, que informa oportunamente al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación –que expide la correspondiente autorización para la realización de la campaña– a través de la Dirección General de Política de la Defensa. En el caso específico de Canarias, la supervisión se realiza a través del Centro de Operaciones de Vigilancia Marítima de la Fuerza de Acción Marítima, del Centro de Operaciones Navales del Mando Naval de Canarias y de la Comandancia o Ayudantía Naval correspondiente a la zona de la campaña a realizar, además del Buque de Acción Marítima que se encuentre patrullando la zona.

#### 4.2.4. Tráfico de mercancías peligrosas y contaminación marina.

La contaminación marina es un riesgo permanente dado el tráfico que soportan nuestras aguas y las actividades de exploración y de posible explotación petrolífera. Esta preocupación se hace patente en la reciente orden del Ministerio de Fomento (Orden FOM/1793/2014), de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino, que tiene por objeto establecer las estructuras de respuesta, los procedimientos operativos y los medios materiales y humanos precisos para dar respuesta a cualquier suceso de contaminación marina.

En este plan se identifican los siguientes riesgos:

- En razón de la naturaleza y fuente del agente contaminante: la contaminación producida por cualquier mercancía peligrosa, especialmente, la producida por agentes y sustancias nucleares, bacteriológicas, químicas o radioactivas, con independencia de que formen parte del sistema propulsor de los buques o sean mercancías transportadas a bordo; la contaminación por hidrocarburos o derivados de éstos, ya sean procedentes del combustible de los buques o formen parte de la carga transportada; y la contaminación producida por cualquiera de las anteriores cuando, siendo transportada por vía aérea, se produzca un siniestro de la aeronave en la mar.
- En razón de las características técnicas de los buques, a cuyo efecto se deben considerar los siguientes aspectos: el desplazamiento del buque; las características del sistema de propulsión; la edad del buque; el tipo de carga que transporta y su estiba; cualquier avería que se produzca en el buque y que pueda afectar a la velocidad, maniobrabilidad, flotabilidad, compartimentación estanqueidad o que pueda producir un abordaje o embarrancamiento; las características estructurales, de seguridad y de prevención de la contaminación con que cuenta el buque.
- En relación a la densidad y concentración del tráfico marítimo, se presuponen los siguientes riesgos: la navegación en aguas delimitadas

por sistemas de regulación y separación del tráfico marítimo, las aguas y derrotas de acceso a los puertos de interés general<sup>275</sup> y las aguas y derrotas de acceso a los puertos de competencia de las comunidades autónomas<sup>276</sup>.

- Riesgos derivados de condicionamientos oceanográficos y meteorológicos: la navegación bajo condiciones meteorológicas o de la mar excepcionalmente desfavorables; existencia de corrientes, zonas marítimas con escollos, bajos o arrecifes; zonas marítimas sujetas a nieblas o condiciones de baja visibilidad.
- Riesgos derivados de buques de sistema de propulsión a gas natural o que transporten gas natural o gases licuados del petróleo por el riesgo de explosión, que podría conllevar como efecto colateral la contaminación por el combustible del buque, y por los daños a bienes (instalaciones y buques) y personas (tripulaciones y personal de las instalaciones).
- Aguas en las que existan instalaciones de explotación de energías alternativas; de exploración, investigación, explotación o de extracción de hidrocarburos; de almacenamiento subterráneo o explotaciones de otros

---

<sup>275</sup> Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias son los siguientes:

- Autoridad portuaria de Las Palmas: puertos de Las Palmas, Arinaga y Salinetas (isla de Gran Canaria), puerto de Arrecife (isla de Lanzarote) y puerto del Rosario (isla de Fuerteventura).
- Autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife: puertos de Santa Cruz de Tenerife, Granadilla, Guía de Isora y Los Cristianos (isla de Tenerife), puerto de La Estaca (isla de El Hierro), puerto de San Sebastián de La Gomera (isla de La Gomera) y puerto de Santa Cruz de La Palma (isla de La Palma).

<sup>276</sup> Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias son los siguientes:

- Provincia de Las Palmas: puertos de Caleta de Sebo, Órzola, Puerto del Carmen y Playa Blanca (isla de Lanzarote), puertos de Corralejo, Gran Tarajal y Morrojaible (isla de Fuerteventura), puertos de Las Nieves y Arguineguín (isla de Gran Canaria).
- Provincia de Tenerife: Puertos de Garachico, Playa San Juan, Fonsalía y Puerto de la Cruz (isla de Tenerife), puertos de Vueltas y Playa Santiago (isla de La Gomera), puerto de Tazacorte (isla de La Palma) y puerto de La Restinga (Isla de El Hierro).

recursos marinos; así como los medios fijos para el transporte a tierra de la energía, los hidrocarburos u otros recursos de la explotación.

En resumen, los riesgos están asociados a la naturaleza y fuente del agente contaminante, las características técnicas de los buques, la densidad y concentración del tráfico marítimo, los condicionamientos oceanográficos y meteorológicos, los sistemas de propulsión a gas natural, e transporte de gas natural o gases licuados del petróleo ya a la existencia de instalaciones de explotación de energías en las aguas circundantes.

Aunque todos estos riesgos son aplicables, en mayor o menor medida a las aguas del entorno del archipiélago canario, los relacionados con las condiciones meteorológicas y de la mar son menores que en otras zonas debido a las buenas condiciones para la navegación existentes durante casi todo el año<sup>277</sup>.

El archipiélago y, más concretamente, las islas de Gran Canaria y Tenerife, que son las que soportan el mayor tráfico marítimo, suelen sufrir las consecuencias de condiciones meteorológicas adversas durante, normalmente, los meses de diciembre y enero, momento en el que entra temporal del sur, estando los puertos resguardados de vientos del norte, que son los predominantes en estas aguas. El resto del año, la navegación en estas aguas no presenta, con carácter general, mayores riesgos.

Por otra parte, la mayoría de los puertos que reciben un tráfico importante suelen estar libres de escollos, bajos o arrecifes que dificulten el acceso. No obstante, este riesgo sí que existe en puertos de menor entidad, aunque igualmente importantes en relación al riesgo, como puede ser el caso del puerto de Garachico (Tenerife) –puerto de interés general de la

---

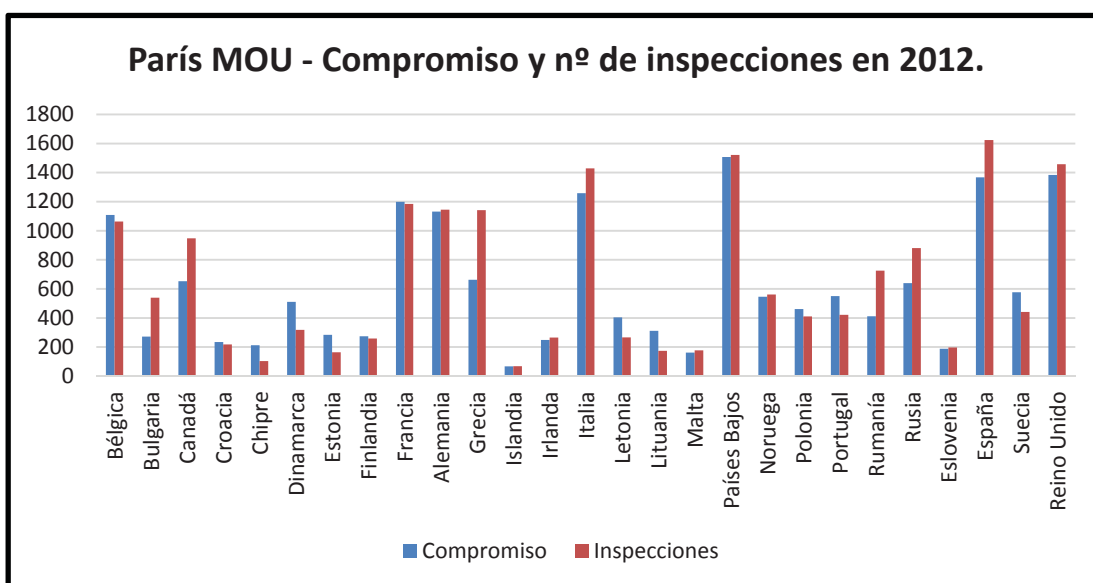
<sup>277</sup> En Canarias, el régimen de vientos alisios es dominante, soplando del nordeste al suroeste con intensidades pequeñas. La mar suele venir del norte debido a las bajas presiones que se forman en el Atlántico norte, pero normalmente ya ha bajado de intensidad y no suele ser grande.

Comunidad Canaria– que es un puerto deportivo y pesquero que presenta un riesgo a la navegación debido a la existencia de unos bajos en la derrota de acceso al puerto.

También hay que considerar que el daño medioambiental puede derivarse de cualquier tipo de accidente o incidente que suceda en la mar.

En este sentido, España realiza un gran esfuerzo en prevención entre los países que se encuentran dentro del “París MOU”<sup>278</sup> siendo el tercer país en cuanto a compromiso y el primero en cuanto a número de inspecciones realizadas.

**Gráfico 54. Compromiso y número de inspecciones realizadas en 2012 por los países firmantes del “París MOU”.**



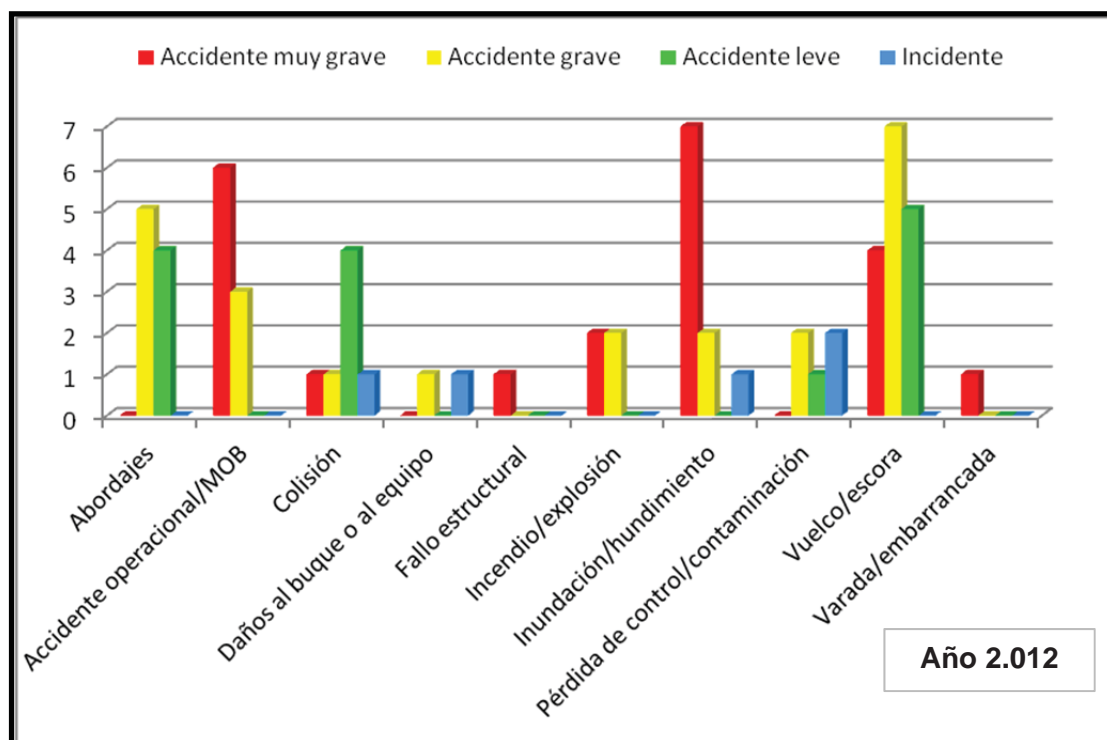
Fuente: *Paris MOU. Annual report 2012.*

<sup>278</sup> El “Memorando de entendimiento de París” (*Paris Memorandum Of Understanding – Paris MOU*) MoU es el documento oficial por el que los países firmantes acuerdan la implementación de un sistema armonizado de Control por el Estado Rector del Puerto para garantizar que los buques cumplen las normas relativas a la seguridad y protección marítima y de protección del medio ambiente marino y que las dotaciones disponen de unas adecuadas condiciones de vida y de trabajo.

Los accidentes e incidentes marítimos se dividen, según la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), en: abordajes, accidentes operacionales/hombre al agua (MOB, *-man over board-*), colisión, daño al buque o al equipo, fallo estructural, incendio/explosión, inundación/hundimiento, pérdida de control (incluye contaminación), varada/embarancada, vuelco/escora y fallo mecánico. Todos ellos pueden acarrear consecuencias para el medio ambiente marino.

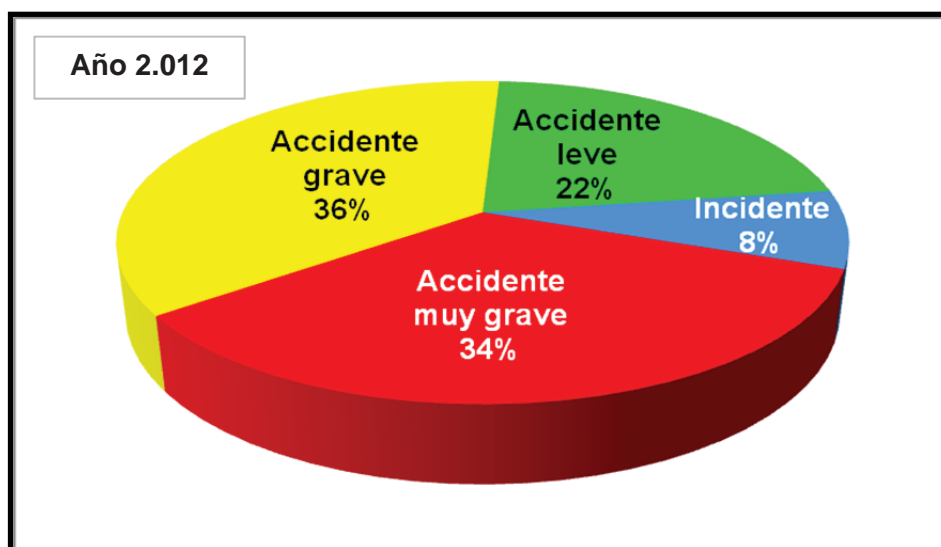
Este tipo de sucesos siguen apareciendo a pesar de los avances tecnológicos y de las nuevas medidas de seguridad marítima, tal y como se puede apreciar en el siguiente gráfico que refleja la estadística de accidentes e incidentes notificados a la CIAIM en 2.012.

**Gráfico 55. Estadística de los accidentes e incidentes notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por tipo de suceso.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la CIAIM.

**Gráfico 56. Estadística de accidentes e incidentes notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por gravedad.**

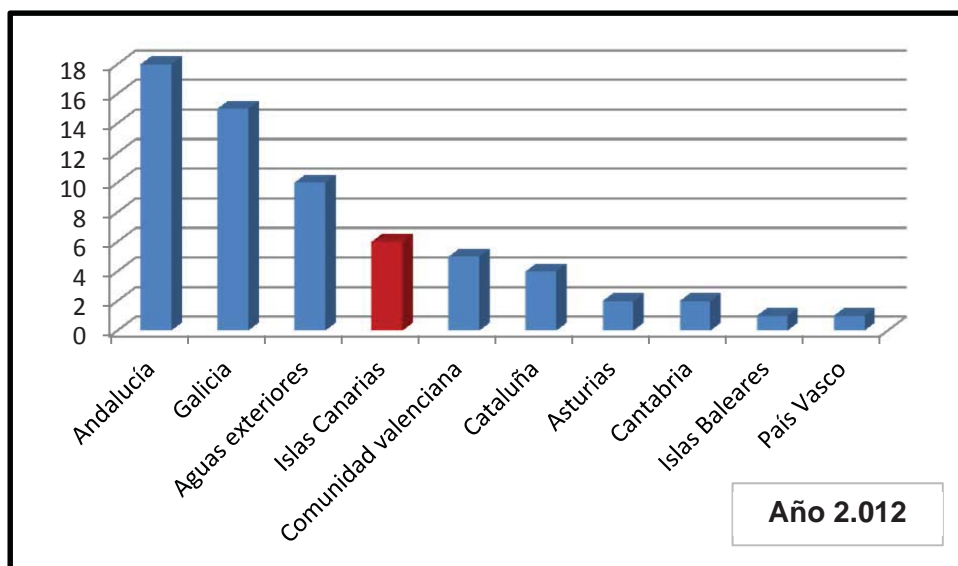


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la CIAIM.

De acuerdo con el gráfico anterior, de todos los sucesos notificados la mayor parte corresponden a sucesos graves o muy graves (en la estadística de 2.012 este tipo de sucesos alcanzan el 70% de los notificados, que suponen un total de 45 accidentes) por lo que la amenaza al medioambiente marino y la seguridad de la vida humana en la mar es continua.

Particularizando para el caso de las islas Canarias, según los datos de la CIAIM a los que responde el gráfico 57 de la página siguiente, el número de sucesos notificados en las islas Canarias representa el 9% del total, colocando a esta zona en la cuarta de las 10 zonas en que la CIAIM divide las aguas nacionales a efectos de investigación de sucesos marítimos. Las otras zonas más conflictivas que Canarias son Andalucía, Galicia y las aguas exteriores.

**Gráfico 57. Estadística de sucesos notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por zona de ocurrencia.**



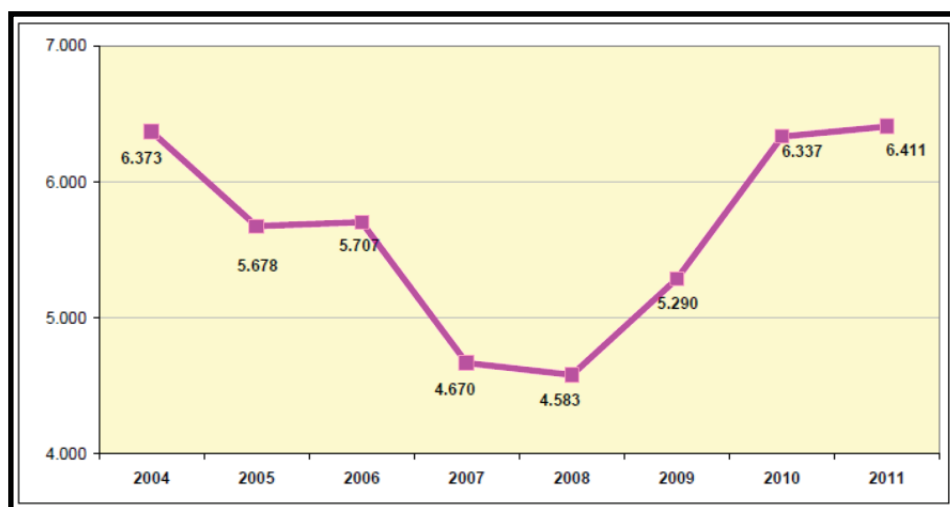
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la CIAIM.

#### 4.2.5. Pesca ilegal.

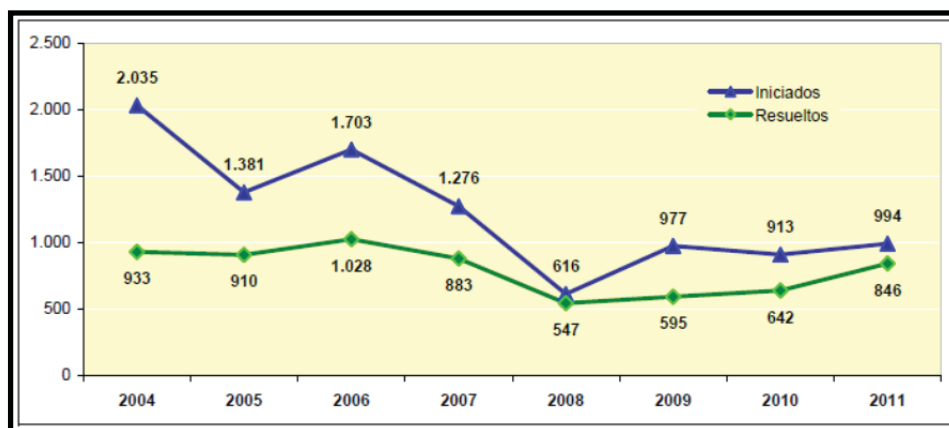
La pesca ilegal vuelve a ser un problema desde el año 2008, año a partir del cual se aumentan las inspecciones y, a la vez, aumentan los expedientes sancionadores por pesca ilegal, según la información publicada en el “informe de evaluación sobre el funcionamiento de los servicios de la administración general del Estado en 2011” del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que se puede apreciar en los gráficos 58 y 59 en la página siguiente.

Según los datos reflejados en dichos gráficos, en 2.011 se han realizado 1.828 inspecciones más que en 2.008, que supone un aumento del 39,8%, y en 2.011 se han resuelto 299 expedientes sancionadores más que en 2.008, que supone un aumento del 54%. Estas cifras indican la existencia de una relación directa entre el número de inspecciones y el de infracciones, por lo que la pesca demanda una vigilancia permanente y cada vez mayor.



**Gráfico 58. Inspecciones de pesca marítima.**

Fuente: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

**Gráfico 59. Expedientes sancionadores de pesca marítima.**

Fuente: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

#### 4.2.6. Falsificaciones.

Al objeto de conocer el posible riesgo futuro del comercio de las falsificaciones se analizará dicho comercio en relación al PIB del país en cuestión.

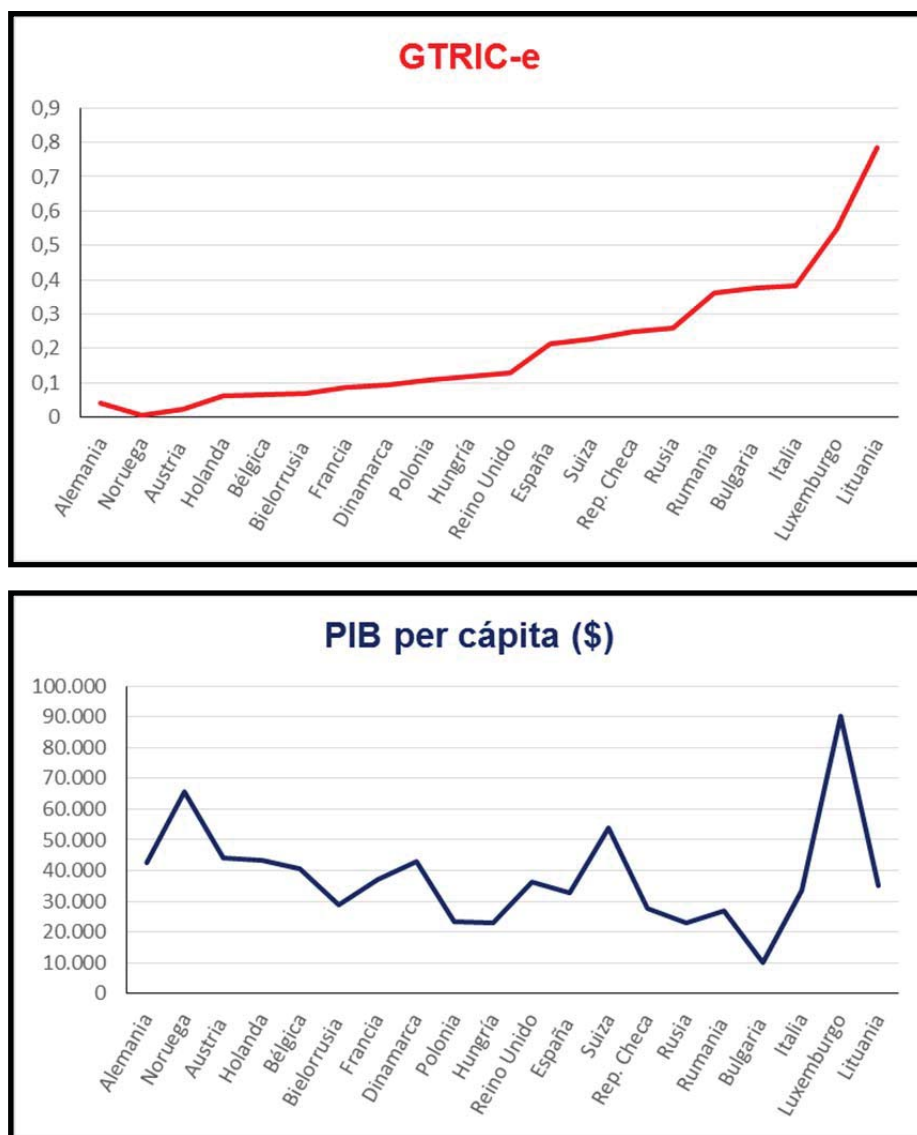
**Tabla 32. Comparativa del GTRIC-e y del PIB *per cápita* entre España y una muestra de países de Europa y África.**

Europa			África		
Economía	GTRIC-e	PIB per cápita (\$)	Economía	GTRIC-e	PIB per cápita (\$)
Alemania	0,039872	42.549			
Noruega	0,00762	65.515			
Austria	0,024619	44.176			
Holanda	0,063505	43.415			
Bélgica	0,064524	40.665			
Bielorrusia	0,071216	28.954	Ghana	0,445089	3.058
Francia	0,086579	37.068	Angola	0,048601	5.876
Dinamarca	0,094505	42.776	Mali	0,052417	1.148
Polonia	0,109972	23.235	Costa de Marfil	0,150357	1.686
Hungría	0,117529	22.885	Rep. Democrática del Congo	0,155363	352
Reino Unido	0,127595	36.202	Sudáfrica	0,181244	10.223
<b>España</b>	<b>0,212384</b>	<b>32.614</b>			
Suiza	0,22732	54.094	Argelia	0,23113	7.097
Rep. Checa	0,249195	27.37	Camerún	0,27964	2.450
Rusia	0,258173	23.169	Marruecos	0,749408	5.291
Rumania	0,36342	27.054			
Bulgaria	0,37755	10.242			
Italia	0,384653	33.618			
Luxemburgo	0,549484	90.457			
Lituania	0,784599	34.983			

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Organisation for Economic Cooperation and Development* (OECD).

En la tabla anterior se muestra, ordenada de forma decreciente según el GTRIC-e (índice que indica la propensión que es una economía al comercio de las falsificaciones), una muestra de países de Europa y África y su PIB. A continuación se disponen dos gráficos con estos valores para facilitar su comparación.

Gráfico 60. Comparación entre los índices GTRIC-e y PIB per cápita.



Fuente: Elaboración propia.

Los gráficos anteriores muestran que no existe una relación directa entre la riqueza económica de un país y su calidad de vida, y el comercio de falsificaciones. Se puede apreciar como el mayor tráfico de falsificaciones se da tanto en Bulgaria –el país más pobre de la Unión Europea– como en Luxemburgo –el país más rico de la Unión Europea–. Por lo tanto, este tipo de comercio seguirá suponiendo un riesgo en el futuro.

#### 4.2.7. Piratería y robo a mano armada en el Golfo de Guinea.

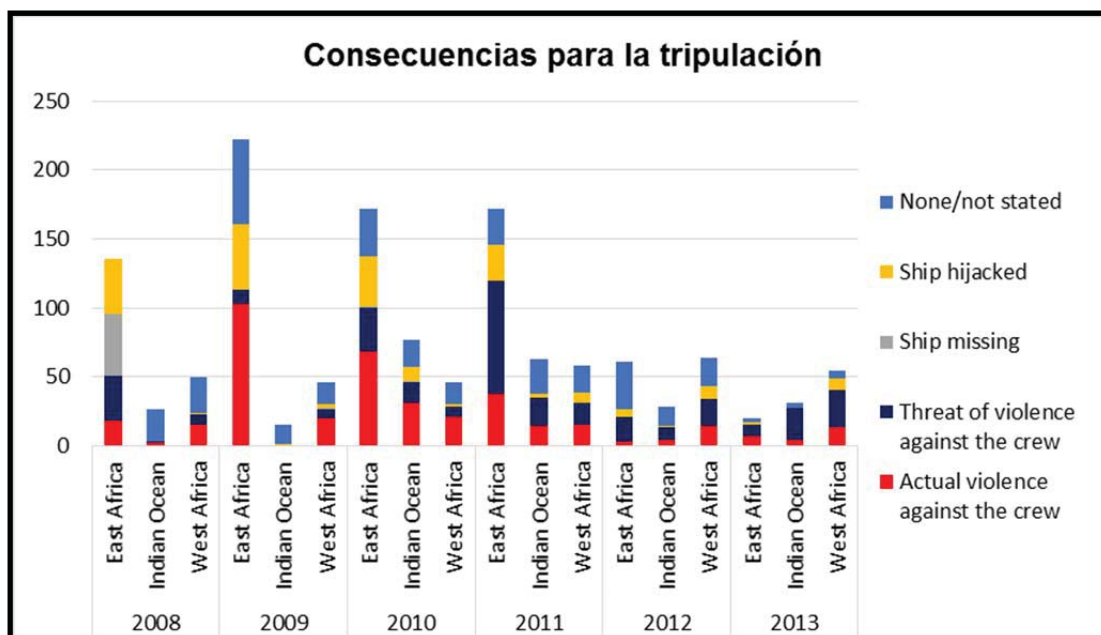
Como se ha visto anteriormente, la piratería y el robo a mano armada en el Golfo de Guinea empieza a aumentar gradualmente, superando ya los índices de los de África oriental y del océano Índico.

Por otra parte, estos incidentes aparecen, en una gran proporción, en aguas internacionales donde hay más posibilidades de proporcionar protección a nuestra flota, en base a los acuerdos internacionales, que en las aguas territoriales del Estado ribereño.

Desde el año 2011, la situación en el Golfo de Guinea preocupa a la comunidad internacional, como se desprende de la declaración del Consejo de Seguridad de NN.UU. de 30 de agosto de 2011 relativa a los actos de piratería y robo a mano armada en la mar en el Golfo de Guinea. Al objeto de enfocar el problema, el Secretario General recurrió a la experiencia obtenida en Somalia: *“As we have learned from our experience in Somalia, we must approach the issue in a holistic manner, focusing simultaneously on security, the rule of law and development. Responses that fall short of these requirements will only exacerbate the problem”* (“Tal y como hemos aprendido de nuestra experiencia en Somalia, hay que abordar el tema de manera integral, centrándose al mismo tiempo en la seguridad, el estado de derecho y el desarrollo. Las respuestas que no estén a la altura de estos requisitos sólo exacerbarán el problema”).

Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2011 los actos de piratería y robo a mano armada en el Golfo de Guinea tienen mayores consecuencias para la tripulación –violencia real y amenazas a la tripulación– que los que se realizan en África oriental.

**Gráfico 61. Consecuencias para la tripulación en los incidentes en la mar en África oriental, Océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del *Maritime Safety Committee (MSC)* de la OMI.

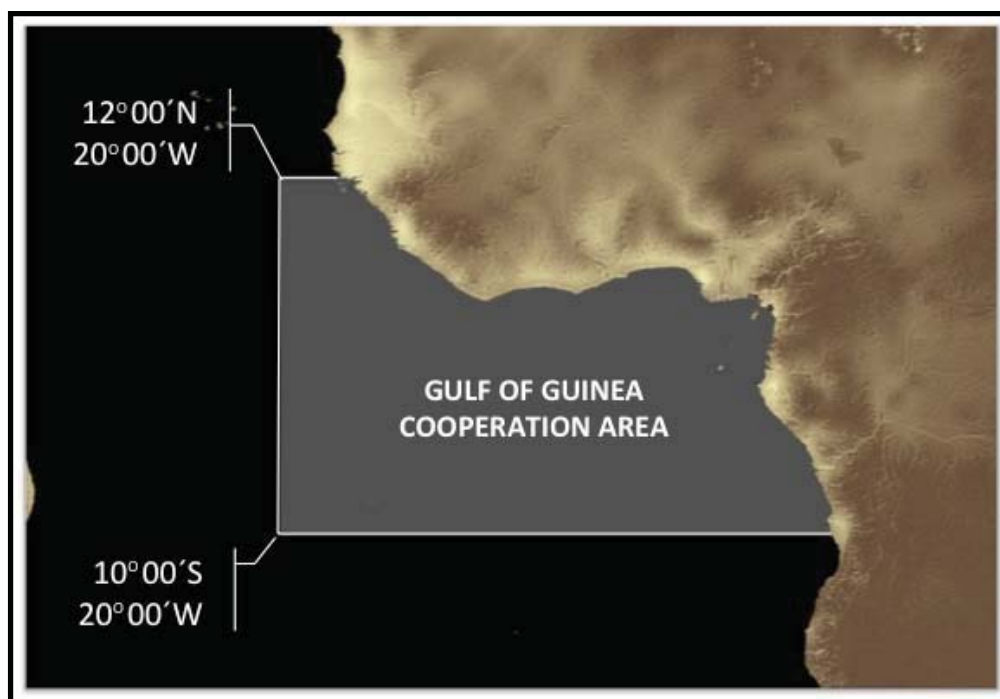
Posteriormente a la declaración de NN.UU de agosto de 2011, debido a que la amenaza de la piratería y el robo a mano armada en el mar en el Golfo de Guinea preocupaba a la ONU porque afectaba a la seguridad de los navegantes y otras personas, incluido el riesgo de ser tomados como rehenes, y por la violencia que emplean los piratas y las personas implicadas en los actos de piratería y robo a mano armada, el 31 de octubre de 2011, el Consejo de Seguridad de NN.UU. aprobó por unanimidad la resolución 2018 (2011) en la que se condenan todos los actos de piratería y robo a mano armada en el mar cometidos frente a las costas de los Estados del Golfo de Guinea. Además, en dicha resolución se realizó un llamamiento a los Estados de la CEDEAO, a los miembros de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) y a los de la Comisión del Golfo de Guinea, junto con los Estados del pabellón y los Estados de nacionalidad de las víctimas o los autores de actos de piratería o robo a mano armada en el

mar, para que colaborasen en el enjuiciamiento de los presuntos autores, incluidos quienes faciliten y financien tales actos. Asimismo, se acordó la intención de convocar una cumbre con los jefes de Estado del Golfo de Guinea para plantear una respuesta integral.

Desde entonces, en respuesta a esta llamada efectuada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas para que los Estados miembros proporcionen asesoramiento sobre las medidas defensivas y técnicas de evasión que deben adoptar los buques de su bandera que vayan a navegar por sus aguas y debido a la creciente actividad pirata en el Golfo de Guinea, la Armada ha establecido una célula de “Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo” –célula NCAGS (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*) – en su Centro de Operaciones y Vigilancia Marítima (COVAM), situado en Cartagena, en el Cuartel general de la Fuerza de Acción Marítima. Esta célula vigila de forma permanente la actividad pirata en un área delimitada por los paralelos 12º 00' N y 10º 00' S, el meridiano 020º 00' W y la costa africana.

El COVAM, a través de su célula NCAGS, consolida toda la información disponible sobre la actividad de los grupos piratas en la zona, emite alertas y proporciona información de seguridad a los buques españoles que tengan previsto navegar a través de esta zona y, voluntariamente, se incorporen a este sistema de cooperación, registrando sus tránsitos con el envío de un formulario y aportando la información sobre la situación en la zona a su paso por ella. De esta manera, este sistema contribuye a mejorar la seguridad del tráfico marítimo en esta área donde la actividad pirata ha aumentado significativamente en los últimos tiempos.

Gráfico 62. Área de “Cooperación y guía del tráfico mercante” en el Golfo de Guinea.



Fuente: Armada española. Entorno colaborativo marítimo (ENCOMAR)<sup>279</sup>.

Además, la Armada realiza despliegues periódicos en esta zona para la participación en la iniciativa *Africa Partnership Station*<sup>280</sup> y en el marco del “plan de diplomacia de la Defensa”.

APS es una iniciativa norteamericana que pretende incrementar la estabilidad y seguridad marítima en la zona del Golfo de Guinea, aumentando las capacidades operativas de las naciones de África Occidental mediante la realización de ejercicios de adiestramiento conjuntos.

---

<sup>279</sup> Información reflejada en el portal del “Entorno de colaboración marítima (ENCOMAR): <https://encomar.covam.es/gulf-of-guinea-gog>

<sup>280</sup> En la iniciativa *Africa Partnership Station* participan: Estados Unidos, Alemania, Italia, Portugal, Reino Unido, Francia, Bélgica, Brasil, Turquía, Mauritania, Senegal, Camerún, Guinea Ecuatorial, Gabón, Ghana, Nigeria, República del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Benin y Cabo Verde.

El Consejo de Seguridad Nacional identifica al Golfo de Guinea como una de las zonas vitales para los intereses españoles en las próximas décadas<sup>281</sup> y llama la atención sobre la necesidad de prestar una especial atención al Golfo de Guinea<sup>282</sup>; además, el “plan de diplomacia de la Defensa” establece el Golfo de Guinea y su entorno marítimo como una de nuestras áreas prioritarias, y de creciente importancia estratégica para Europa. De tal manera que, en esta zona, la colaboración con los países del entorno se encuentra en un proceso de incremento y mejora, a través de varias actividades entre las que se encuentran las siguientes: la adopción de nuevos acuerdos en materia de Defensa; la colaboración en la instrucción y adiestramiento en el ámbito de la vigilancia marítima, especialmente en la lucha contra la piratería, terrorismo, crimen organizado, inmigración irregular y tráfico ilícitos, con los países de la región y en particular, con Cabo Verde, Mauritania, Senegal, y Ghana; El fomento de las acciones y el fortalecimiento de las capacidades que contribuyan a reforzar los sistemas de seguridad de los países del área.

En esta zona, además, países como Francia realizan despliegues, de forma rutinaria y casi permanente, con diferentes tipos de buques para patrullar dichas aguas.

Así, las amenazas existentes en el Golfo de Guinea y la preocupación que éstas representan para los intereses nacionales, ya que afectan a la seguridad de los navegantes y otras personas, incluyendo el riesgo de ser tomados como rehenes, y de ser atacados con violencia, siguen existiendo y

---

<sup>281</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido, 2013, p17.*

<sup>282</sup> El “Informe anual de Seguridad Nacional 2013” expresa, en el capítulo dedicado a la “Seguridad marítima”:

*“Especial atención merece también el Golfo de Guinea, donde los actos delictivos en alta mar han aumentado y cada vez son más habituales las situaciones de inseguridad y los riesgos a los que se exponen las personas y los intereses españoles, a causa de la acción de bandas armadas cuyas actividades están “profesionalizándose” progresivamente.”*



parece que se están incrementando<sup>283</sup>, por lo que continuaran siendo una amenaza en el futuro, al menos a corto-medio plazo.

#### 4.2.8. Riesgo sanitario.

La amenaza sanitaria proviene, actualmente, del ébola aunque en realidad existe ante cualquier enfermedad infecto-contagiosa proveniente del exterior y que pueda contagiarse rápidamente entre la población y no se pueda controlar fácilmente. Por ello, se han adoptado nuevas medidas de control en los aeropuertos, como la toma de temperatura corporal a distancia para disponer de una primera alerta que permita reaccionar con la antelación suficiente para evitar el contagio. Este tipo de medidas también se están empleando en la mar y ya se disponen de unos “kit de protección individual” para el personal implicado en las labores de asistencia al personal sospechoso de portar una enfermedad infecto-contagiosa.

Además, en el caso de Canarias, ya se han elaborado protocolos específicos para estos casos y, además del Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad (CECOES) 1-1-2, también está disponible el Servicio de Epidemiología y Prevención de la Dirección General de Salud Pública del Servicio Canario de Salud para resolver dudas y recoger la información de los datos del paciente según el formulario de “recogida de información para caso en investigación por EVE (Enfermedad Virus Ébola)”.

Actualmente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) está investigando nuevas vacunas y se han comenzado a realizar pruebas en seres humanos voluntarios, por ejemplo en Reino Unido, que han resultado esperanzadoras. En septiembre de 2014 se han comenzado a probar dichas vacunas en voluntarios de Malí. No obstante, la OMS también advierte que podrían no ser efectivas finalmente.

---

<sup>283</sup> Este análisis está de acuerdo con el “Informe anual de Seguridad Nacional 2013” en el que se expresa que “La situación de seguridad en el Golfo de Guinea muestra una tendencia a empeorar paulatinamente,…”.

Por lo tanto, el riesgo sanitario se mantendrá y supondrá una amenaza en el futuro en tanto continúe, especialmente, el flujo de inmigración irregular y no exista una vacuna efectiva contra este tipo de enfermedades infecto-contagiosas como el ébola, que es la principal preocupación actual. Aunque otra vía de entrada es el transporte regular, como el caso ocurrido en septiembre de 2014 en EEUU que provenía de Liberia contagiado por el virus ébola.

#### **4.2.9. Expolio de yacimientos arqueológicos submarinos.**

El gran flujo de turistas que recibe Canarias hace que proliferen y aumenten ciertos tipos de negocio como el relacionado con las actividades subacuáticas.

Hasta ahora, solamente se detectaban infracciones relacionadas con la pesca submarina en zonas protegidas o sin licencia. Pero esta situación podría estar experimentando un cambio.

Las escuelas de buceo son un buen reclamo turístico. Estas escuelas suelen utilizar, para sus clases, zonas con cierto reclamo. Así, suelen impartir sus prácticas de buceo en zonas con una flora y fauna marina con atractivo y, si es posible, con algún pecio.

Este tipo de actividad, el submarinismo, practicado por buceadores aficionados, tanto turistas como la propia población canaria, tiene como atractivo, entre otros, la visita a los diferentes pecios que hay en las islas, lo cual supone un riesgo para la protección de nuestro patrimonio arqueológico subacuático debido a que no es posible monitorizar y vigilar todos los pecios y todas las actividades subacuáticas que se realizan en las diferentes islas.

Los buceadores aficionados representan una amenaza para este patrimonio en tanto pueden quedarse para sí los objetos que encuentran; por otro lado, también hay que considerar aquellos otros buceadores dedicados específicamente a la búsqueda ilícita de estos materiales, que en

ocasiones incluso se apoyan en estudios documentales para la localización de pecios o estudio de piezas, para su posterior comercialización.

Además de los buceadores también hay que prestar atención a los pescadores que, accidentalmente, pueden recuperar en sus redes objetos procedentes del fondo marino, que normalmente serán fragmentos cerámicos, útiles de navegación e incluso anclas o cañones.

Este tipo de actividades –la extracción de restos arqueológicos sin el adecuado procedimiento– acarrearán un daño adicional por la pérdida de información histórica, ya que la extracción sin método descontextualiza los objetos, ocasionando un daño irreparable en la mayoría de los casos.

Particularizando en el caso de Canarias, una prueba de la existencia de este tipo de amenaza es el resultado de la intervención de un local de buceo en Corralejo (Fuerteventura), en julio de 2.014, donde fueron encontradas dos vasijas de cerámica.

**Gráfico 63. Vasijas intervenidas en un local de buceo en Corralejo (Fuerteventura) en julio de 2.014.**



Fuente: Ministerio del Interior. Guardia Civil.

Este riesgo aumenta debido a las diferentes publicaciones que existen sobre los yacimientos arqueológicos y su situación. La información se puede encontrar en diferentes blogs, páginas web y publicaciones de distintos

organismos. Un muestra de ello, por ejemplo en la isla de Gran Canaria, son: “El Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático del Litoral norte de Gran Canaria”, publicado por la facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC), “El patrimonio arqueológico subacuático de Gran Canaria” y el boletín nº 5 “Patrimonio arqueológico submarino”, ambos publicados por el Cabildo Insular de Gran Canaria, “Actas del seminario ARQUEOMAC (Azores, Madeira, Canarias) de gestión del patrimonio arqueológico”, publicado por la Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.

Si bien la localización exacta no figura en ninguna publicación, sí que se orienta bastante la situación del pecio. Por ejemplo, en el boletín nº 5 “Patrimonio arqueológico submarino” citado anteriormente se cita “El vapor Alfonso XII se encuentra localizado a unos 1.500 m al SE de la punta de Gando. Descansa sobre su quilla en un lecho arenoso a una profundidad máxima de 48 m con la popa orientada al sur y la proa al norte. El barco presenta un estado de conservación variado,...”.

En esta línea, Rafael Calduch Cervera, en su publicación sobre “La seguridad del sistema marítimo español: incertidumbres, riesgos y amenazas”, al referirse a las “Amenazas de actuaciones no violentas”, también identifica esta amenaza aunque la relaciona con una falta de información:

*“Existe también una amenaza real sobre el patrimonio cultural subacuático que es, en gran medida, una consecuencia directa de la falta de una información completa y detallada de dicho patrimonio y, por tanto, de la dificultad de una actuación sistemática de las autoridades marítimas destinada a su protección, rescate y conservación.”<sup>284</sup>*

---

<sup>284</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p139.

Así, por lo dicho anteriormente y teniendo en cuenta que los avances tecnológicos facilitan cada vez más la localización de los pecios, la amenaza de su expolio continuará en el futuro.

#### **4.2.10. Avances tecnológicos.**

Los avances tecnológicos representan un riesgo para la seguridad marítima ya que ponen a disposición de todas las organizaciones posibilidad de mejorar el transporte de mercancías ilícitas.

Un ejemplo de ello es el empleo de semi-sumergibles autopropulsados (*self-propelled semi-submersibles* –SPSS–) que están utilizando los carteles de droga colombianos para el transporte de droga desde Colombia hasta México para su posterior transporte por carretera hasta Estados Unidos<sup>285</sup>.

Estos semisumergibles son el relevo de las lanchas rápidas para el transporte de droga ya que pueden cargar más mercancía y son menos detectables. Estas embarcaciones navegan con la cuarta parte de su estructura fuera del agua.

Las organizaciones construyen los semisumergibles de forma artesanal con madera y fibra de vidrio en un tiempo relativamente corto que oscila entre de 30 a 45 días. Su diseño mejora con el tiempo y disponen de una gran capacidad de transporte de mercancías y de combustible que les posibilita realizar navegaciones de hasta catorce días recorriendo distancias entre 3000 y 3500 millas náuticas.

Los semisumergibles son manejados entre cuatro personas. Uno de ellos hace las veces de capitán. Los otros tres se reparten las funciones de navegación, carga y funcionamiento de las máquinas.

---

<sup>285</sup> Según el informe “*World Drug Report*” de 2012 emitido por la Oficina sobre drogas y crimen de las naciones Unidas (UNODC).

El coste de un semisumergible supone entre el 2% y el 3% de los ingresos que reciben por la carga transportada, de tal manera que son altamente rentables<sup>286</sup>.

Además, actualmente, existen en el mercado tanto semisumergibles como sumergibles (*self-propelled fully-submersible* –SPFS–) que atraen la atención de las organizaciones de delincuencia transnacional.

Teniendo en cuenta las características de estas unidades y la cercanía del archipiélago canario al continente africano, el empleo de este tipo de sumergibles representa una ventaja tecnológica en manos de las organizaciones de delincuencia transnacional que empleen las islas canarias como puente entre África y Europa para el tráfico ilícito de mercancía y de seres humanos y para actividades relacionadas con el terrorismo, representando, por lo tanto, una amenaza potencial en nuestras aguas de soberanía y jurisdicción.

No obstante, en lo que se refiere a la amenaza terrorista contra objetivos marítimos, aunque potencialmente pueda existir como amenaza, actualmente el riesgo es bajo, tal y como refleja Rafael Calduch Cervera en su publicación sobre “La seguridad del sistema marítimo español: incertidumbres, riesgos y amenazas” en el que expresa, cuando se refiere a las “Amenazas de actuaciones violentas”, lo siguiente:

*“2) Terrorismo (nivel de amenaza: muy alto).*

*La amenaza terrorista contra objetivos marítimos es en general muy baja en comparación con los objetivos terrestres y aéreos.”<sup>287</sup>*

---

<sup>286</sup> Según el testimonio de un traficante de drogas colombiano, disponible en la siguiente dirección: <https://www.vice.com/es/video/narcosubmarinos-colombianos>

<sup>287</sup> Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013, p131.

En 2008, Estados Unidos reconoció, mediante el documento aprobado por el Congreso sobre los actos de interdicción sobre buques dedicados al tráfico de drogas<sup>288</sup>, la importancia de este tipo de amenaza y su relación con el crimen transnacional incluyendo el tráfico ilícito de drogas y el terrorismo<sup>289</sup>.

Por otra parte, en 2011, durante una reunión de nivel político de la iniciativa de Naciones Unidas en la costa occidental africana<sup>290</sup>, Alexandre Schmidt, representante de la Oficina de Naciones Unidas sobre Drogas y el Crimen (UNODC) en África, advirtió de la amenaza potencial que representan el empleo de submarinos comerciales para el tráfico ilícito de drogas. En dicha reunión, indicó que África occidental se había convertido en una escala en su camino a Europa para los carteles de droga debido al descenso de los precios de la droga en América y el aumento en Europa, fomentando el cambio de las operaciones de los narcotraficantes.

Esta amenaza también es compartida por Lance J. Watkins en su Tesis sobre los sumergibles como futuras amenazas para la seguridad y estabilidad regional, en la que afirma:

*“In the future, the new primary arrival location for SPSSs may be Europe and West Africa port waterways and coastal areas.”<sup>291</sup>*

---

<sup>288</sup> Según el documento emitido por la oficina de impresión del Gobierno de los Estados Unidos sobre la “110<sup>th</sup> Congress Public Law 407” sobre “Drug trafficking vessel interdiction act of 2008”.

<sup>289</sup> El documento “110<sup>th</sup> Congress Public Law 407” especifica en su sección 101 del título I lo siguiente:

*“Congress finds and declares that operating or embarking in a submersible vessel or semi-submersible vessel without nationality and on an international voyage is a serious international problem, facilitates transnational crime, including drug trafficking, and terrorism, and presents a specific threat to the safety of maritime navigation and the security of the United States.”*

<sup>290</sup> Esta iniciativa comenzó en 2009 a raíz del aumento observado del flujo de cocaína en la región que sobrepasaba el producto interior bruto de ciertos países que traficaban con drogas.

<sup>291</sup> WATKINS Lance J., *Self-Propelled semi-Sumersibles: The next great threat to regional security and stability*, Naval post graduate school, Monterrey, California, June 2011, p54.

*“SPSSs are transcending their technology across the globe into Africa and the United Kingdom.”<sup>292</sup>*

Por todo ello, aunque de momento no hay constancia de esta forma de actuación en África occidental, dada la cercanía de Canarias a la costa africana, no conviene descartar que las organizaciones dedicadas a la delincuencia transnacional y terroristas empleen esta ventaja tecnológica para acceder a nuestras costas del archipiélago canario como punto de entrada en Europa.

---

<sup>292</sup> *Ibidem*, p55.



---

**CAPÍTULO V**

**LA CAPACIDAD DE RESPUESTA ESPAÑOLA EN LAS AGUAS  
DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO**

---



## **CAPÍTULO V**

### **LA CAPACIDAD DE RESPUESTA ESPAÑOLA EN LAS AGUAS DEL ARCHIPIÉLAGO CANARIO**

La mar, además de representar un reto cuando no un peligro para la supervivencia de la vida humana, constituye una fuente de riqueza y de oportunidades que aprovechan tanto los Estados como las organizaciones delictivas. Por ello, la ya aludida seguridad marítima dispone de dos vertientes diferenciadas y, a la vez, enlazadas: protección marítima y seguridad marítima.

Aunque muchos de los Estados ribereños ya disponen de sus respectivas estrategias de seguridad marítima nacional, la importancia de la seguridad marítima, en términos generales, es tal que trasciende las fronteras y pasa a ser una preocupación de la comunidad internacional. Así, tanto la Unión Europea, como la OTAN, la Unión Africana y Naciones Unidas, entre otros organismos y organizaciones internacionales han lanzado diferentes iniciativas relacionadas con la seguridad marítima para mejorar la gobernanza de los mares y la protección de los intereses nacionales.

Conseguir una óptima seguridad marítima implicaría el empleo de una cantidad ingente de medios no disponibles por ningún Estado. Por ello es necesaria la colaboración entre los distintos países, la optimización de los recursos y mantener el adecuado conocimiento del entorno marítimo.

La administración española dispone de numerosos organismos con responsabilidades en el ámbito marítimo que deben coordinarse para garantizar una respuesta eficiente. Además, desde 2013, España cuenta con una estrategia de seguridad marítima nacional.

## **5.1. LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA NACIONAL.**

En España, el valor estratégico de la mar es realmente importante por diferentes motivos entre los que destacan que, aproximadamente, el noventa por ciento de nuestras importaciones y el sesenta por ciento de las exportaciones se realizan por vía marítima y que una gran parte de los recursos de gas y petróleo que importamos lo hacemos a través de la mar. Por ello, mantener un adecuado control de la mar es necesario para garantizar nuestra seguridad económica y energética. Además, a estas razones hay que sumar que España tiene una extensa área marítima donde ejerce derechos de soberanía o jurisdicción que debe defender, y un área todavía más grande, del orden de tres veces la superficie del territorio nacional, donde debe garantizar la seguridad de la vida humana en la mar.

Todo esto unido a la proliferación de actividades ilícitas y la menor reglamentación de los espacios marítimos hace que España se vea expuesta de forma singular a riesgos y amenazas de carácter marítimo que precisan de un control adecuado a la creciente necesidad de seguridad que este ámbito demanda, tal y como reconoce la Estrategia de Seguridad Nacional de 2013.

### **5.1.1. Relevancia de la Seguridad Marítima.**

Las actividades ilícitas suponen una amenaza para la seguridad y la estabilidad de la comunidad internacional. Estas actividades pueden coexistir y desarrollarse en paralelo, como el terrorismo y el narcotráfico que están interconectados. Un ejemplo de la existencia de este nexo es la venta de opio en Afganistán que, según muestran los flujos financieros, es la principal fuente de financiación para la insurgencia talibán y de los "señores de la guerra", además de alimentar la corrupción política.

Esta relación entre terrorismo y otras formas de delincuencia organizada también es referida por Fernando Reinares Nestares que afirma lo siguiente:

*“En otro sentido, abundan las pruebas de la existencia de vínculos entre el terrorismo transnacionalizado y otras formas de delincuencia organizada, como el narcotráfico. En concreto, la creciente asociación entre terroristas y narcotraficantes se debe, básicamente, a tres circunstancias: ...”*<sup>293</sup>

Por otra parte, las actividades ilícitas también emplean los tráficó legítimos, como el tráfico marítimo, para su transporte e introducción en otras zonas. De tal manera que si, por ejemplo, se materializa la amenaza terrorista en el tráfico de hidrocarburos, esta amenaza afectaría, además, a nuestros flujos energéticos y con posibles efectos colaterales relacionados con la contaminación marina y las infraestructuras críticas.

El empleo del tráfico marítimo legítimo se ve potenciado por la escasez de medios navales para controlar toda la zona litoral, que es el área a proteger preferente, y realizar una vigilancia efectiva en la alta mar. Además, hay que tener en cuenta que hay espacios marítimos deficientemente vigilados y controlados por sus correspondientes Estados ribereños, que pueden ser utilizados para atentar contra la seguridad regional o mundial. A estos espacios marítimos se les denomina "mares fallidos". Actualmente estos mares están apartados de España pero sus efectos podrían afectar, directa o indirectamente, a la seguridad e intereses nacionales.

Esto hace que la misión tradicional de protección de las líneas de comunicación marítima (SLOC –*Sea Lines Of Communication*) recobre su importancia.

Además, hay que tener en cuenta que el entorno marítimo es un espacio de libertad con un marco jurídico y normativo tolerante que limita a los Estados su capacidad de actuación sobre el mismo. Debido a ello y a la proliferación de actividades ilegales hace que existan numerosas iniciativas

---

<sup>293</sup> REINARES NESTARES Fernando, *Terrorismo global*, Taurus, Madrid 2003, p28.

nacionales, regionales e internacionales que han impulsado el desarrollo del concepto de “Seguridad Marítima” para aumentar la seguridad en este ámbito.

La Seguridad Marítima es, por lo tanto, un concepto global que tiene por objeto la protección de la salvaguarda de los intereses nacionales, la protección de los ciudadanos y el respeto a la legislación internacional a la vez que hace posible la libertad de la navegación garantizando la seguridad en la mar.

Al ser un concepto global, la Seguridad Marítima demanda la actuación coordinada de los diferentes organismos e instituciones de cada Estado, ya sea civiles o militares, y los de cada Estado con el resto de la comunidad, regional internacional, para ser capaces de adoptar las medidas necesarias para la prevención y neutralización de las amenazas a la vez que se desarrollan con eficacia los cometidos tradicionales y rutinarios de vigilancia y control de los espacios de soberanía y jurisdicción, como la vigilancia de pesca, la protección del patrimonio subacuático, el salvamento y rescate, la lucha contra la contaminación marina, etc.

Así pues, la Seguridad Marítima tiene un doble objetivo: evitar que las amenazas proyectadas desde la mar afecten a los intereses de cada Estado y garantizar el desarrollo de las actividades lícitas en la mar. Ambos objetivos influyen en el sostenimiento de la economía y estabilidad mundial y están relacionados, directa o indirectamente, con la Seguridad y Defensa de cada nación.

Teniendo en cuenta lo anterior, España debe afrontar el reto de la Seguridad Marítima por completo ya que dispone de extensos espacios marítimos de soberanía y jurisdicción, por la importancia de su sector marítimo, debido a su situación geoestratégica y por ser la puerta de entrada a Europa de amenazas como la inmigración. Por ello, el Gobierno ha desarrollado una Estrategia de Seguridad Marítima y para ello debe dotarse de las capacidades necesarias para abordar este reto, para lo cual deberá dotarse con más y más modernos medios marítimos y navales y con una

reorganización de los existentes, como apunta la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas.

De tal manera que para la determinación de estas capacidades será necesario analizar las competencias e intereses en el entorno marítimo de cada uno de los organismos e instituciones implicados ya sean públicos, privados, civiles o militares.

En el escenario internacional son las organizaciones como la ONU, OTAN o UE las que concilian y coordinan los intereses y actuaciones de los Estados para desarrollar los mecanismos necesarios *en pro* de la Seguridad Marítima. Como ejemplo de ello se puede mencionar el convenio internacional para el uso de los sistemas automáticos de identificación de buques. Estas organizaciones, OTAN y UE, también desarrollan estrategias de seguridad marítimas al objeto de lograr una integración cada vez mayor de los países miembros en el ámbito marítimo.

Así, el Consejo Europeo adoptó, en junio de 2014, una Estrategia de Seguridad Marítima<sup>294</sup> de la Unión Europea para, como objetivo principal, proporcionar un marco común para las autoridades competentes nacionales y europeas que les permita desarrollar de manera coherente sus políticas específicas y aportar una respuesta europea a las amenazas y crisis marítimas<sup>295</sup>. Otro de sus objetivos es proteger los intereses marítimos estratégicos de la UE y definir las posibilidades para hacerlo. Este marco pretende crear el contexto adecuado y garantizar la coherencia entre las diferentes políticas y estrategias marítimas específicas y, sobre todo,

---

<sup>294</sup> Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy*, 11205/14, Brussels, 24 June 2014.

<sup>295</sup> Los principales objetivos de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE son:

- (1) definir y articular los intereses marítimos estratégicos de la UE;
- (2) definir y articular las amenazas, retos y riesgos para los intereses marítimos estratégicos de la UE;
- (3) organizar la respuesta: establecer los objetivos políticos, los principios y los ámbitos de apoyo comunes que constituyen la espina dorsal del marco estratégico conjunto con el fin de asegurar la coherencia entre las diferentes y numerosas políticas y estrategias marítimas específicas.

estrechar significativamente los lazos entre los aspectos de seguridad interior y exterior de la política marítima de la UE y la cooperación civil y militar. Esta Estrategia se completa con un plan de acción<sup>296</sup> que vio la luz el 16 de diciembre de 2014 y pone en práctica la Estrategia Marítima de Seguridad de la Unión Europea.

En la OTAN, el concepto de Seguridad Marítima no es nuevo. Ya, en 1984, había adoptado el documento “Estrategia Marítima”. Las nuevas amenazas han obligado a actualizar dicho documento de manera que, en 2009, el Consejo del Atlántico Norte endosó el concepto de “Operaciones de Seguridad Marítima” y una nueva “Estrategia Marítima Aliada” que, posteriormente, en 2010, se incluiría en el nuevo “Concepto Estratégico”. La “Estrategia Marítima Aliada” busca el desarrollo o adquisición de capacidades cooperativas multinacionales, organizar “conjuntos de recursos” para su empleo, mejorar el conocimiento del entorno marítimo y mejorar las capacidades con nuevas tecnologías.

Además de estas organizaciones internacionales, también se realizan esfuerzos en el ámbito regional con convenios y acuerdos bilaterales o multilaterales como el acuerdo entre España y Cabo Verde para la vigilancia conjunta de los espacios marítimos bajo soberanía y jurisdicción de Cabo Verde.

En el ámbito marítimo también hay que tener en cuenta la existencia de foros informales como el *Chiefs of European Navies* (CHENS), en el que participan todas las marinas europeas y la norteamericana, que tratan de proporcionar coherencia a las iniciativas internacionales para asegurar su desarrollo coherente y coordinado mediante el desarrollo y difusión de documentos conceptuales sobre Seguridad Marítima.

---

<sup>296</sup> Council of the European Union, EU Maritime Security Strategy Action Plan, 17002/14, Brussels, 16 December 2014.



Particularizando para España, en relación con la Seguridad Marítima, la Armada, con sus capacidades exclusivas, ha desempeñado tradicionalmente misiones de vigilancia y seguridad de los espacios marítimos de soberanía, jurisdicción e interés contribuyendo, de esta manera, a la Acción del Estado en la Mar. Además, ha desarrollado un concepto que sustenta doctrinalmente su aportación a la Seguridad Marítima de España.

### **5.1.2. La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional.**

El desarrollo de la Estrategia de Seguridad Nacional en el ámbito marítimo se llevó a cabo con la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN), aprobada el jueves 5 de diciembre de 2013 por el Consejo de Seguridad Nacional. En dicho documento se establece la "orientación estratégica" para la acción concertada de anticipación, prevención y respuesta ante riesgos y amenazas transversales.

La ESMN explica la necesidad de un enfoque integral de la seguridad marítima y de coordinación de los diferentes esfuerzos nacionales e internacionales toda vez que los nuevos riesgos y amenazas poseen un carácter transversal y adquieren dimensiones que exceden de la capacidad de un único actor.

Estos riesgos y amenazas se pueden dividir en dos grupos: los derivados de actos deliberados y de naturaleza delictiva y los que se explican por el comportamiento condiciones naturales del medio marino, resultando consustanciales de la actividad del hombre en la mar.

Entre los riesgos y amenazas deliberados y de naturaleza delictiva destacan los tráficos ilícitos -que se sustentan generalmente en redes de crimen organizado-, la piratería, el terrorismo, la proliferación de armas de destrucción masiva, la inmigración irregular por vía marítima, la explotación ilegal o no regulada de los recursos marinos y destrucción y degradación intencionada del medio marino, los actos contra el patrimonio cultural subacuático y las amenazas cibernéticas.

Entre los riesgos y amenazas consustanciales a la actividad del hombre en la mar se encuentran los accidentes marítimos y las catástrofes naturales.

Los intereses nacionales, en su dimensión de seguridad marítima, que se contemplan en la Estrategia de Seguridad Marítima nacional son los siguientes:

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

Para proteger estos intereses marítimos nacionales, la Estrategia de Seguridad Marítima prevé cinco Líneas de Acción Estratégicas:

- LÍNEA DE ACCIÓN 1: Adopción de un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima.

Dentro de esta línea de acción se resalta la importancia de avanzar en las áreas del conocimiento del entorno marítimo, la cooperación en la parte operativa entre todas las Administraciones y el adecuado control de los accesos marítimos a las costas españolas.

En este sentido, la Armada colabora con la Administración mediante numerosos acuerdos interdepartamentales y dispone de un Centro de Operaciones de Vigilancia Marítima (COVAM) con capacidad para integrar la información referente al entorno marítimo y proporcionar una visión clara y completa de dicho entorno mediante la fusión, correlación y análisis de la información.

Esta línea de acción presenta la necesidad del enfoque integral y deja entrever su dificultad debido a la existencia de varios actores de las diferentes Administraciones con competencias en el ámbito marítimo.

- LÍNEA DE ACCIÓN 2: Adopción de medidas eficaces y eficientes en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos disponibles.

Dentro de esta línea de acción, se desarrollarán sistemas integrados de información que faciliten la toma de decisiones. Para ello, la Armada cuenta con una red de mando y control eficiente y con experiencia en la optimización del empleo de sus medios.

Esta línea de acción reclama el estudio coste-eficacia de los medios disponibles y la adopción de las medidas necesarias para aumentar su eficiencia.

- LÍNEA DE ACCIÓN 3: Fomento de la cooperación internacional.

La contribución de España al buen gobierno de los mares se materializa a través de su actuación en el ámbito internacional, que se enmarca dentro de los esfuerzos que llevan a cabo las Naciones Unidas (especialmente a través de la OMI) y la Unión Europea en este sector.

España contribuye con diferentes medios y unidades a las operaciones llevadas a cabo por estas organizaciones en el ámbito de la seguridad marítima. Así, España participa, por ejemplo, en las siguientes operaciones:

- Operación ACTIVE ENDEAVOUR de la OTAN para la lucha contra el terrorismo en el Mediterráneo.
- Operación ATALANTA de la UE y bajo resoluciones de NN.UU. para contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería en las costas de Somalia, así como para dar protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos (WFP), proteger el tráfico marítimo y otros intereses en aquellas aguas.
- Campaña NAFO (Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental) para contribuir a la utilización óptima, la gestión racional y la conservación de los recursos pesqueros en el noroeste del Océano Atlántico.
- Campaña NEAFC (Convención de Pesquerías del Atlántico Nordeste) para establecer un programa de control e inspección encaminado a promover el cumplimiento de las medidas de conservación de los recursos pesqueros en el nordeste del Océano Atlántico.

Esta línea de acción pone de relieve la complejidad de las operaciones de seguridad marítima que obligan a una cooperación internacional con medios y unidades que pueden pertenecer a diferentes tipos de organizaciones e instituciones.

- LÍNEA DE ACCIÓN 4: Fomento de la colaboración con el sector privado.

La garantía de los intereses del sector marítimo nacional no puede materializarse de una manera anticipada, sino que debe existir una concienciación previa sobre la importancia de desarrollar una cultura de

seguridad marítima nacional que se traduzca en acciones prácticas y proactivas desde las esferas pública y privada.

En este sentido, la Armada fomenta la cultura de seguridad marítima en todos los sectores mediante su difusión teórica y práctica a través, por ejemplo, de los ejercicios de “cooperación y guía del tráfico mercante (NCAGS) y de la difusión del conocimiento del entorno marítimo.

Esta línea de acción apoya la importancia de extender la necesidad de disponer del conocimiento integral del entorno marítimo.

- **LÍNEA DE ACCIÓN 5** Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

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

Esta línea de acción enseña que la seguridad del entorno marítimo no depende solamente de los medios marítimos y navales y muestra un nuevo tipo de amenaza diferente a las convencionales.

### **5.1.3. El conocimiento del entorno marítimo**

La vigilancia de los espacios marítimos debe ser una vigilancia integral orientada a la detección tanto de riesgos y amenazas contra la seguridad nacional como de aquellos que ponen en peligro la Seguridad Marítima: terrorismo, piratería, robo a mano armada, tráfico ilegal de personas, tráfico ilegal de sustancias estupefacientes, actividades ilícitas de acuerdo a tratados o convenios internacionales, actividades ilícitas perseguibles como delitos extraterritoriales competencia de los órganos jurisdiccionales españoles en virtud del artículo 23 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, etc.

Uno de los pilares de la vigilancia marítima es el “Conocimiento del Entorno Marítimo (CEM)” entendido como una capacidad que busca la

superioridad en la información relativa al ámbito marítimo que permita incrementar la efectividad del planeamiento de las operaciones. La consecución del más alto grado del CEM solamente será posible a través del intercambio de información con otros organismos e instituciones, civiles y militares, nacionales e internacionales, que dispongan de medios de obtención de datos del Entorno Marítimo, entendido como el espacio físico formado por los océanos, mares, zonas costeras y puertos, y el espacio conceptual determinado por las actividades que tienen lugar en él.

En este sentido, la Comisión Europea considera que la política marítima integrada debe ampliarse para abarcar la escena internacional en su sentido más amplio y prevé la creación de un marco de la UE que permita dar a los asuntos marítimos un enfoque global, potenciando el papel de la UE en los foros internacionales<sup>297</sup>. Además, sobre la vigilancia marítima integrada, la Comisión de la Unión Europea aspira a establecer los principios para la creación de un entorno común de intercambio de información con fines de vigilancia del ámbito marítimo de la UE, el cual implica a las autoridades nacionales a fin de permitir el intercambio de datos que están en posesión de los guardacostas, las entidades de seguimiento del tráfico, el control medioambiental, la prevención de la contaminación, la pesca y el control de las fronteras, las autoridades fiscales y las judiciales y policiales, así como las armadas<sup>298</sup>.

Entre las iniciativas de la Unión Europea relacionadas con la vigilancia marítima cabe destacar la Red de Centros de Vigilancia Marítima de la Agencia Europea de Defensa (*MARSUR Network*)<sup>299</sup>, el proyecto piloto de la

---

<sup>297</sup> Según la comunicación de la Comisión Europea sobre la “dimensión internacional de la política marítima integrada” (COM(2009) 536).

<sup>298</sup> Según las comunicaciones de la Comisión Europea sobre “vigilancia marítima integrada” COM(2009) 538) y sobre “entorno común de intercambio de información con fines de vigilancia del ámbito marítimo de la UE” (COM(2010) 584).

<sup>299</sup> *Maritime Surveillance* (MARSUR) *network* es un Proyecto de la Agencia Europea de Defensa en el que participan 17 Estados miembros y Noruega para establecer una red

Comisión Europea para la integración de los sistemas de vigilancia marítima del Mediterráneo y sus aproximaciones atlánticas (Proyecto BLUEMASSMED)<sup>300</sup>, el proyecto *Maritime Surveillance in the Northern Sea Basins* (MARSUNO)<sup>301</sup> y el reciente proyecto *Common Information Sharing Environment* (CISE)<sup>302</sup>.

Por su parte, la OTAN define el CEM (en inglés MSA –*Maritime Security Awareness*–) como el conocimiento de los acaecimientos militares y no-militares, actividades y circunstancias dentro y asociadas al entorno marítimo que son relevantes para las actuales y futuras operaciones y ejercicios de la OTAN donde el Entorno Marítimo incluyen los océanos, mares, bahías, estuarios, canales, puertos y regiones costeras. Dentro de este concepto, contempla la necesidad de la colaboración de los Estados miembros, socios, otras naciones y organizaciones a fin de generar el suficiente CEM para detectar, con el tiempo de antelación suficiente, todas las amenazas contra la seguridad de la Alianza, ya sean marítimas o basadas en la mar.

En lo que se refiere a España, las Fuerzas Armadas españolas participan en iniciativas multinacionales que abordan los problemas militares actuales para tratar de proporcionar una solución proporcionada. Uno de los

---

de intercambio de información interconectando las redes militares existentes para mejorar el conocimiento del entorno marítimo.

<sup>300</sup> *Blue Maritime Surveillance System Med* (BLUEMASSMED) es el primer proyecto piloto de vigilancia marítima europea cuyo objetivo es catalizar y fomentar la cooperación en el intercambio de información entre 37 socios de 6 países miembros que limitan con el mar Mediterráneo y con aproximaciones al océano Atlántico (Grecia, España, Francia, Italia, Malta y Portugal). El proyecto es cofinanciado por la Comisión Europea (DG MARE) y los socios.

<sup>301</sup> *Maritime Surveillance in the Northern Sea Basins* (MARSUNO) es un proyecto piloto ya finalizado que fue iniciado por la Comisión Europea. En este proyecto participaron 24 autoridades de 10 países diferentes (Suecia, Finlandia, Polonia, Letonia, Francia, Alemania, Lituania, Noruega, Estonia y Bélgica). El proyecto tenía por objetivo conseguir un mayor grado de interoperabilidad entre los sistemas de seguimiento existentes a fin de mejorar la vigilancia marítima en el mar Báltico y en el Mar del Norte.

<sup>302</sup> El proyecto *Common Information Sharing Environment* (CISE) está encaminado a mejorar la efectividad y la relación coste-eficiencia para asegurar las condiciones fundamentales para la seguridad de las actividades en la mar a través del establecimiento de una red para compartir información.

casos de estudio es la obtención del conocimiento del entorno marítimo. En relación con este caso de estudio, España participa con otros 20 países en el Experimento Multinacional Número 6 que lidera el *United States Joint Forces Command* (USJFC) de los Estados Unidos para intentar obtener el “conocimiento del entorno marítimo” en un teatro de operaciones lejano donde las capacidades propias de la zona son muy limitadas o no existen.

La Armada, en relación con el conocimiento del entorno marítimo, dispone del Centro de Operaciones de Vigilancia y Acción Marítima (COVAM). En este centro se integra toda la información relativa al CEM para después difundirla a los usuarios autorizados según su “necesidad de conocer” y habilitaciones correspondientes. La información que integra el COVAM proviene de distintas redes de intercambio de información marítima de diferentes organismos civiles y militares, nacionales e internacionales. De esta manera, el COVAM genera un CEM para beneficio de la Seguridad Marítima nacional.

#### **5.1.4. La Seguridad Marítima: el papel de la Armada.**

El viernes 10 de octubre el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 872/2014 por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas (FAS). Este Real Decreto establece que la organización de las FAS se divide en dos estructuras: una orgánica, cuyo cometido es la preparación de la Fuerza, y otra operativa, que se ocupa del empleo de las capacidades militares en las misiones que se asignen a las Fuerzas Armadas.

Con esta nueva organización, las misiones permanentes asignadas a la Armada en tiempo de paz son asumidas por la organización operativa permanente correspondiente –el Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima– que se encuentra subordinado al Jefe de Estado Mayor de la Defensa.

Este cambio de dependencia operativa no implica un cambio en las misiones de vigilancia y seguridad marítima que siguen desarrollándose en



los espacios marítimos de soberanía y jurisdicción nacionales, en la alta mar y en otros espacios de interés más allá de nuestras fronteras.

Además de las actividades puramente militares, la Armada también colabora, complementaria o subsidiariamente, con los organismos de la Administración General del Estado con responsabilidades en el ámbito marítimo en cualquiera de sus dos facetas: seguridad y protección marítima.

De acuerdo con lo anterior, la Armada desarrolló en 2007 y revisó en 2008 su concepto de Seguridad Marítima en el cual la define como “una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y de lucha contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marítimo y en la coordinación eficaz de todos los actores con capacidad de intervención, de acuerdo con las responsabilidades y competencias que legalmente tienen asignadas”.

## **5.2. LA RESPONSABILIDAD DE LA RESPUESTA.**

La lejanía de Canarias con el territorio peninsular obliga a disponer en estas aguas de los medios del Estado necesarios para hacer frente a los asuntos de la mar, toda vez que no siempre es posible desplazar unidades marítimas o navales para proporcionar una respuesta adecuada y oportuna debido a la limitación de la velocidad de estas naves.

La situación del archipiélago canario es tal que sufre las amenazas actuales como la inmigración, el narcotráfico, etc.; está geográficamente cercana al África occidental y, en especial el Golfo de Guinea, donde se llevan a cabo actividades ilícitas que pueden tener repercusión en Canarias; conlleva la aparición de zonas de litigio con los países vecinos; le es de aplicación una normativa y legislación marítima si cabe más profusa que al

territorio peninsular al ser una “región ultraperiférica (RUP)<sup>303</sup>” y protegida medioambientalmente; etc.

Además, Canarias es, evidentemente, una zona estratégica de primer orden y de intenso tráfico marítimo y aéreo donde la responsabilidad SAR (*Search and Rescue*) se extiende desde las proximidades de Madeira hasta Nouadhibou.

La imposibilidad de la asistencia o auxilio oportuno de los recursos marítimos basados en la península unida a la necesidad de optimizar su empleo para mejorar las inversiones de los recursos financieros del Estado hacen necesario el planeamiento integral de la respuesta.

Además, la vigilancia de nuestros espacios marítimos de soberanía y jurisdicción se extienden hasta las 200 millas náuticas y la protección de nuestros intereses se extiende más allá de nuestras fronteras para, por ejemplo, defender y dar apoyo a nuestra flota pesquera.

Por otra parte, actualmente, debido a la dispersión de competencias en lo relativo a los asuntos de la mar, son varios organismos e instituciones los que pueden llegar a participar en una misma incidencia. Así, por ejemplo, ante un caso de contaminación marítima en las aguas del archipiélago canario podrían participar, al menos, los siguientes:

- Ministerio de Fomento: SASEMAR y Capitanía marítima.
- Ministerio de Defensa: Armada.
- Ministerio del Interior: Protección Civil y de Emergencias.
- Gobierno de Canarias: Dirección General de Seguridad y Emergencias.

---

<sup>303</sup> Según lo establecido en los artículos 349 y 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Otro ejemplo actual y muy significativo es la participación en incidentes relacionados con la inmigración en los que pueden estar participando en un momento dado los siguientes organismos e instituciones:

- Ministerio de Fomento: SASEMAR y Capitanías marítimas.
- Ministerio del Interior: Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.
- Ministerio de Defensa: Armada y Ejército del Aire.
- Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad: Sanidad exterior.
- Gobierno de Canarias: Protección civil y de emergencias, Servicio Canario de Salud.
- Cruz Roja.

Esta coincidencia de medios de diferentes organismos e instituciones puede influir negativamente en la eficacia de la actuación de los medios para resolver la incidencia; hace más compleja la toma de decisiones y el control de la situación; puede dificultar la consecución de la optimización de los medios; puede enturbiar el análisis de la situación y derivar en una asignación de recursos no eficiente en la Administración, etc.

De tal manera que parece necesario analizar, en relación con los riesgos y amenazas descritos para el archipiélago canario, la responsabilidad de la respuesta ya sea particular o compartida.

En la siguiente tabla se refleja la responsabilidad de la respuesta en primera instancia que los distintos organismos e instituciones del Estado deben proporcionar en el ámbito de la seguridad y protección marítima a los riesgos y amenazas considerados. Se debe tener en cuenta que, como ya se ha explicado anteriormente, actualmente la respuesta puede ser colectiva e incluso, en determinadas ocasiones, un mismo tipo de amenaza podía responderse con distintos organismos.

**Tabla 33. Respuesta principal ante los riesgos y amenazas más probables en el ámbito de la seguridad y protección marítima en el entorno del archipiélago canario por zona de jurisdicción.**

Acrónimos: II: Inmigración irregular. / TD: Tráfico de drogas. / DS: Actos ilícitos contra los derechos de soberanía española en la ZEE (exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales). / CM: Contaminación marina. / PI: Pesca ilegal. / MP: Transporte de mercancías peligrosas / FL: Falsificaciones. / RS: Riesgo sanitario / PS: Expolio del patrimonio subacuático. / SAR: Búsqueda y Rescate. / AR: Asistencia y/o remolque. / SAN: Asistencia sanitaria.

Ministerio-organismo	Mar territorial	Zona contigua	ZEE	Alta mar
MINHAP-DAVA-SVA	TD, FL	TD, FL	TD <sup>1</sup>	TD <sup>1</sup>
Fomento-Capitanías Marítimas	CM, MP, DS	CM, MP, DS		
Fomento-DIMAMER-SASEMAR	II, MP, CM, SAR	II, MP, CM, SAR	II <sup>2</sup> , SAR <sup>3</sup>	II <sup>2</sup> , SAR <sup>3</sup>
Interior-Guardia Civil	II	II		
Interior-CNP	TD	TD	TD*	TD*
MCU	PS <sup>4</sup>			
MAGRAMA	PI			
MINISDEF-Armada	PS <sup>5</sup>	Nota 1	Nota 1	Nota 1
Cruz Roja Española-Cruz Roja del Mar	II			
MESS-ISM	SAN	SAN	SAN	SAN
Comunidad autónoma de Canarias	CM <sup>6</sup>			

Fuente: Elaboración propia.

Notas:

TD<sup>1</sup>: Esta actuación se realiza en colaboración con otras agencias u organismos internacionales.

- II<sup>2</sup>: Esta actuación atiende a razones de seguridad de la vida humana en la mar.
- SAR<sup>3</sup>: La actuación SAR en estas zonas responde a la asignación de las zonas SAR por parte de la OMI.
- PS<sup>4</sup>: La actuación de este organismo se realiza desde la costa y de acuerdo al acuerdo interdepartamental entre los Ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de la protección del patrimonio arqueológico subacuático.
- PS<sup>5</sup>: La Armada tiene responsabilidades, según la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, en cuanto al régimen de extracciones de bienes naufragados o hundidos.
- Nota 1: La Armada, debido a sus especiales capacidades, puede colaborar con cualquier organismo en relación a cualquier tipo de amenaza. Cuando la amenaza se encuentra más allá de las aguas territoriales, la Armada es la que suele disponer de los mejores medios en apoyo de la actuación del organismo competente.
- CM<sup>6</sup>: La comunidad Autónoma desarrolla sus funciones en las aguas interiores y apoya, desde tierra, a los sucesos en el mar territorial.

Esta distribución de competencias difiere de la expuesta por Juan Luis Suárez de Vivero e Inmaculada Martínez Alba en la tabla 9<sup>304</sup> de su publicación “La política marítima y la planificación espacial” ya que existen acuerdos interdepartamentales posteriores como el realizado entre el Ministerio de Cultura y el de Defensa para la protección del patrimonio arqueológico subacuático comentado en el anterior apartado 2.2 “Los acuerdos interdepartamentales”.

---

<sup>304</sup> SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, MARTÍNEZ ALBA Inmaculada, *La política marítima y...*, Ob. Cit., p35.

De lo expuesto en la tabla anterior, se deduce que, lógicamente, las amenazas solo se combaten principalmente en las aguas de soberanía, pudiendo comenzar en determinados casos en la zona contigua. Fuera de nuestra jurisdicción, en alta mar, la actuación de nuestras fuerzas obedece a colaboraciones y acuerdos internacionales salvo lo dispuesto en relación a nuestros derechos dentro de la Zona Económica Exclusiva y a los acuerdos internacionales para el salvamento de la vida humana en la mar.

En la tabla solamente se ha detallado la respuesta principal ya que, como se ha visto en anteriores apartados, para una misma amenaza pueden actuar, en apoyo al organismo responsable, de forma complementaria o subsidiaria, varias instituciones u organismos.

### **5.3. LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS.**

En cuanto a la gestión de los recursos es necesario plantearse dos formas de actuación: la vigilancia de los espacios marítimos y la reacción ante incidentes marítimos.

En cuanto a la vigilancia se refiere, se debe realizar mediante una gestión eficaz de los medios disponibles toda vez que no es posible mantener una vigilancia exhaustiva ni, por supuesto, un control de la mar, dada la gran extensión de los espacios marítimos. Es ésta, pues, una de las razones por las cuales se debe de planificar una adquisición y gestión de los recursos: establecer la mejor vigilancia posible del entorno marítimo.

En esta línea se expresa Juan Carlos Muñoz-Delgado:

*“El control del mar es la forma más eficiente de asegurar la protección porque se excluye el dominio de la superficie de los mares, o siquiera hacerlo a lo largo de las rutas comerciales más transitadas, porque es una labor impracticable. No es posible, hasta ahora, mantener una vigilancia en la mar que pueda semejarse a la que se ejerce en las carreteras y caminos en la tierra y estar a disposición de actuar con la rapidez necesaria. Cualquier acción en la mar tiene que*

*basarse en aceptar la inmensidad de su superficie y las líneas dibujadas sobre los mapas carecen, desafortunadamente, de significado en los espacios marítimos.*<sup>305</sup>

En cuanto a la reacción ante una incidencia de cualquier tipo en el ámbito marítimo, la gestión de los recursos que realiza cada organismo o institución es, por supuesto, la más adecuada atendiendo a los medios disponibles. El problema se presenta en la asignación del incidente a un organismo o institución concreta o a un conjunto de ellas para una actuación coordinada.

Analicemos, por ejemplo, la casuística relacionada con el tráfico de drogas. Ante una amenaza de este tipo se puede actuar de múltiples formas ya que existen varios organismos competentes en esta materia. En estos casos, el organismo que inicia la operación suele ser el actor principal. Así, si la operación en curso es del cuerpo Nacional de Policía, será éste el que se haga cargo de la operación solo o de forma coordinada de otros organismos o instituciones que actuarían de forma complementaria o subsidiaria. Lo mismo sucedería si la operación en curso es de la Guardia Civil o de la DAVA. Es, por lo tanto, en estos casos en los que actúan varias unidades de distintos organismos o instituciones, cuando la gestión de los recursos podría ser ineficiente ya que coincidirían en tiempo y espacio unidades con capacidades similares cuyo empleo sería imposible de optimizar. Esto se debe a que, evidentemente, la unidad que se emplearía más a fondo será la que ostenta el liderazgo de la operación y, por lo tanto, las demás unidades, al participar de forma complementaria, no podrían garantizar el empleo de todas sus capacidades. Pongamos, por ejemplo, el asalto, en la mar, desde un buque a otro. En este caso solamente se utilizarían las embarcaciones de asalto del buque de la organización o

---

<sup>305</sup> MUÑOZ-DELGADO Juan Carlos, MIRAS SALAMANCA Pedro, CASTRO GONZÁLEZ Julio, URCELAY VERDUGO José Luis, *La piratería emergente...*, Ob. Cit., p14.

institución que lidera la operación, quedando infrautilizadas las embarcaciones del resto de embarcaciones de las otras instituciones u organismos presentes en la zona de operaciones.

Por otra parte, la existencia de varias instituciones u organismos competentes para actuar contra la misma amenaza genera, además de la asignación del liderazgo de la operación, una necesidad de coordinación. En el caso que nos ocupa, el narcotráfico, esto se resuelve con la actuación del Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado (CITCO), encargado de impulsar y coordinar la integración y valoración de cuantas informaciones y análisis operativos dispongan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en materia de terrorismo, crimen organizado y radicalismo violento, para la elaboración de inteligencia criminal estratégica, el establecimiento de criterios de actuación y coordinación operativa entre organismos concurrentes, y el diseño de estrategias globales de lucha contra estos fenómenos. Este organismo viene a unificar los anteriores Centro de Inteligencia contra y el Crimen Organizado (CICO) y el Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista (CNCA) dada que la vinculación entre terrorismo y crimen organizado es un hecho objetivo y que estos organismos tienen misiones análogas pero cada una en su ámbito de responsabilidad. De tal manera que esta necesidad de coordinación refleja el solape de competencias entre organismos y la unificación del CICO y del CNCA muestra la posibilidad de aligerar la estructura de la organización para hacerla más eficiente.

Otro ejemplo de interferencia o empleo poco eficiente de los recursos serían los incidentes relacionados con la inmigración irregular. En lo que respecta a estos incidentes, cuando se detecta, por ejemplo, una patera o cayuco, los aspectos a tener en cuenta, principalmente, a la hora de actuar son: la acción relacionada con la seguridad de la vida humana en la mar, la acción relacionada con el riesgo sanitario y, finalmente, las acciones relacionadas con el control de entrada de personal extranjero en territorio nacional. Las acciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en la mar están encomendadas, principalmente, a SASEMAR; en lo relativo al



control sanitario a la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad; y lo relacionado con el control de entrada de personal extranjero en territorio nacional. En cambio, un actor que siempre aparece en estos asuntos es la Guardia Civil, con los medios marítimos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, que llevan a cabo la interceptación de la embarcación, su auxilio y su entrega, a la llegada a puerto, al Cuerpo Nacional de Policía para el control de entrada de extranjeros en territorio nacional. De esta manera, la actuación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil duplica los esfuerzos del Estado en estas actuaciones con recursos, humanos y materiales, que no son específicos para salvamento y para, finalmente, entregarlos al Cuerpo Nacional de Policía para el control de inmigración con la supervisión, en su caso, de Sanidad Exterior, al igual que lo realizaría SASEMAR, con la salvedad de que SASEMAR cuenta con medios específicos que garantizan la mejor actuación en la mar y la seguridad en el salvamento. Esta situación llega incluso al extremo de crear una “Autoridad de coordinación” dependiente de la Guardia Civil para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias. Este solape de competencias tiene su explicación en el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, que asigna estos cometidos en inmigración a la Guardia Civil y al Cuerpo Nacional de Policía y la vigilancia de costas, puertos y mar territorial a la Guardia Civil<sup>306</sup> y el Real Decreto

---

<sup>306</sup> El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece lo siguiente:

- El artículo 3 asigna la Cuerpo Nacional de Policía las siguientes funciones: “A la Comisaría General de Extranjería y Fronteras, el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros; la prevención, persecución e investigación de las redes de inmigración ilegal; y, en general, el régimen policial de extranjería, refugio y asilo e inmigración.” y “A la Comisaría General de Policía Judicial, la investigación y persecución de las infracciones supraterritoriales, especialmente de los delitos relacionados con las drogas, la delincuencia organizada, económica, financiera, tecnológica y el control de los juegos de azar. Asimismo, le corresponderá la dirección de los servicios encargados de la investigación de delitos monetarios y los relacionados con la moneda, así como la colaboración con los servicios correspondientes del Banco de España en estos asuntos.”

Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece el objeto de SASEMAR<sup>307</sup>. Si bien es cierto, la actuación de la Guardia Civil por fuera del mar territorial estaría en contra de lo dispuesto Real Decreto 400/2012 y, por lo tanto, dicha actuación interferiría con aquéllos organismos competentes fuera del mar territorial.

Así pues, actualmente, en relación con el ámbito marítimo, la dispersión de competencias relacionadas dentro de la Administración llevará, en ocasiones, a un empleo ineficiente de los recursos.

*A priori*, teniendo en cuenta, con carácter general las capacidades de las unidades, se podría pensar que las unidades dedicadas a la protección marítima serían las más eficientes ya que toda unidad contribuye en mayor o menor medida a la seguridad marítima, como mínimo en el ámbito de la seguridad de la vida humana en la mar. Sin embargo esta premisa no es del todo correcta ya que, para misiones específicas de seguridad marítima, se estaría empleando unidades de dedicadas a protección marítima de forma claramente ineficiente por la falta de implicación de las capacidades específicas de protección marítima (por ejemplo, un buque dedicado a operaciones especiales para la lucha contra el narcotráfico actuando en un

- 
- El artículo 4 asigna a la Guardia Civil las siguientes funciones: “La Jefatura Fiscal y de Fronteras, al mando de un Oficial General de la Guardia Civil en situación de servicio activo, a la que corresponde organizar y gestionar el resguardo fiscal del Estado, las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando, el narcotráfico y demás tráficos ilícitos en el ámbito de las funciones encomendadas a la Guardia Civil por la normativa vigente, así como la custodia y vigilancia de las costas, fronteras, puertos, aeropuertos y mar territorial y, en este ámbito, el control de la inmigración irregular.”

<sup>307</sup> El artículo 268 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que el objeto de SASEMAR es el siguiente:

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

salvamento de una patera de inmigrantes irregulares) y se incurriría en el riesgo de que dichas unidades no tuvieran las suficientes capacidades para dicha misión de seguridad marítima (por ejemplo, un buque dedicado a operaciones especiales para la lucha contra el narcotráfico actuando en el salvamento de la tripulación de una gabarra de combustible no podría actuar de forma eficiente para prevenir un derrame de combustible a la mar).

Por lo anterior, parece obligado emplear como herramienta de apoyo a la decisión el análisis *ex-ante* y *ex-post* de las operaciones que se realicen desde un enfoque integral y holístico. Serán estos análisis los que ayuden a tomar las decisiones para aligerar la estructura organizativa, racionalizar las operaciones y reducir el gasto en recursos para optimizar la organización.

Así pues, con carácter general, la solución podría ser disponer de plataformas marítimas modulables *ad hoc*. Una idea parecida ya se planteó en la Unión Europea al tratar, en relación con la Estrategia Marítima de Seguridad, el desarrollo de las capacidades marítimas en la línea de acción número 3 –“Capability development”– en la que se mencionaba:

*“Explore the possibilities to develop dual-use and multipurpose capabilities and explore options for their use.”<sup>308</sup>*

Esta solución, además de presentar dificultades tecnológicas acarrearía una gestión compleja del planeamiento logístico para la adquisición de recursos y gestión de personal.

En cuanto al material, sería necesario, en primer lugar, definir las zonas de actuación de cada plataforma marítima modulable en función de sus capacidades de navegación (velocidad, autonomía, estabilidad, etc.); en segundo lugar, determinar el número de plataformas marítimas modulables necesarias por cada zona atendiendo al número máximo de riesgos y

---

<sup>308</sup> Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*, 17002/14, Brussels, 16 December 2014, p12.

amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona; en tercer lugar; determinar el número de módulos necesarios de cada tipo y por cada plataforma marítima para hacer frente al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona de tal manera que se pudiera asegurar una mínima respuesta; en cuarto lugar, establecer un programa de mantenimiento para conservar en condiciones operativas el material cuando no se utilice.

En cuanto a la gestión de personal, el problema sería análogo al de material pero aplicándolo al personal, es decir, que sería necesario, en primer lugar, definir las zonas de actuación de cada plataforma marítima modulable en función de sus capacidades de navegación (velocidad, autonomía, estabilidad, etc.); en segundo lugar, determinar el número de tripulaciones modulables necesarias por cada zona atendiendo al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona; en tercer lugar; determinar el número de especialidades necesarias de cada tipo y por cada plataforma marítima para hacer frente al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona de tal manera que se pudiera asegurar una mínima respuesta; en cuarto lugar, establecer un programa de instrucción y adiestramiento para conservar las capacidades adquiridas por el personal durante el tiempo que no se encuentren en la mar desempeñando su especialidad.

Tanto para la gestión del material como del personal podrían tener unos módulos y tripulaciones básicas comunes para responder a cualquier incidencia.

No obstante, una plataforma así diseñada sería tecnológicamente muy demandante y, en ciertos casos, imposible. Por ejemplo, si el buque necesita disponer de una velocidad alta para actuar en la lucha del narcotráfico, no podrá actuar de remolcador ya que el diseño de las plantas propulsoras es claramente diferente. No obstante, cuando la tecnología lo permita, la construcción de plataformas multipropósito sería factible aunque cara. Un

ejemplo de este tipo de plataformas serían los Buques de Acción Marítima de la Armada que, por ejemplo, en mayo de 2014 han colaborado de forma eficiente con los buques polivalentes de SASEMAR para recoger el vertido procedente del pesquero ruso “Oleg Naydenov” hundido en aguas de Canarias en abril de 2015. Este tipo de Buques de Acción Marítima disponen de esta capacidad modular de lucha contra la contaminación marina mediante el embarque de contenedores estándar específicos para este tipo de misiones. Por otra parte, la participación de este tipo de buques en estas misiones presenta varios inconvenientes como, por ejemplo, condiciona su empleo en sus misiones principales ya que a la finalización de la misión se precisa de acciones de mantenimiento específicas para recuperar el estado del buque con el consiguiente gasto y riesgo de averías en los medios empleados, la dotación de estos buques es superior a la de los buques específicos de lucha contra la contaminación con el consiguiente incremento del esfuerzo del personal y del gasto, etc.

Por lo tanto, parece conveniente llegar a una solución intermedia en la cual existan varias clases de plataformas marítimas modulables *ad hoc*.

Un ejemplo de esta clase de buques lo tenemos en los buques polivalentes de SASEMAR que actúan en las siguientes áreas:

- salvamento de personas.
- lucha contra la contaminación marina, ya que poseen capacidad de recogida de residuos en la mar.
- asistencia y el remolque a buques y otras operaciones marítimas.
- diferentes tipos de operaciones relacionadas con las emergencias marítimas (ya que disponen de diferentes capacidades y medios: sistema de posicionamiento dinámico, espacios específicos para el trabajo de buceadores, equipos auxiliares, central de comunicaciones, etc.).

Por lo tanto, pudiera parece que los buques polivalente podrían sustituir a los remolcadores de salvamento, que están diseñados para asegurar la posibilidad de dar remolque a grandes buques y tienen capacidad operativa

para intervenir en grandes siniestros (incendios, contaminación, salvamento, etc.); y a las embarcaciones “Guardamares” y “Salvamares” que son embarcaciones de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental y que son especialmente adecuadas para recoger náufragos del agua, además de poder dar remolques y asistencias. Así, se aprecia que, aparentemente, para la misma respuesta (remolque, recogida de náufragos, asistencia en la mar, contaminación,...) se dispone de diferentes tipos de embarcaciones siendo los remolcadores y las “Guardamares” y “Salvamares” unos subgrupos de los buques polivalentes.

**Tabla 34. Comparación de las capacidades de remolque entre diferentes buques de SASEMAR.**

Acrónimos: SM: buque “SALVAMAR” / Tn: Toneladas / m: metros / mm: milímetros / n: nudos (millas/hora). / mn: Millas náuticas.

Características	Buque polivalente	Remolcador	SM	Guardamar
Capacidad al freno	307 Tn.	160 Tn.		40 Tn.
Longitud remolque	1.300 m (2 carreteles)	1000 m (maquinilla de popa) 300 m (maquinilla de proa)		500 m
Cable/estacha remolque y diámetro	Cable de 78 mm	Cable de 48 mm		Estacha de 30 mm de alta resistencia
Gancho	250 Tn	63 Tn		
Eslora	80 m	39,7 m	21,19 m	31,9 m
Velocidad	17,5 n	13 n	38 n	30 n
Embarcaciones de rescate y salvamento	1 de 200 H.P. (33 n)		1 bote auxiliar fueraborda	1 RIB Zodiac auxiliar fueraborda
Tripulación	18 (+ 6 de reserva)	12	3	8
Autonomía	5.230 mn	6.139 mn	400 mn	1.300 mn

Fuente: Elaboración propia.

A la vista de la tabla anterior y sin entrar en más detalles técnicos, ya se aprecia que las capacidades de remolque de estos buques son bastante diferentes, siendo el buque polivalente el de mayor capacidad.

Por otra parte las autonomías del buque polivalente y del remolcador son bastante mayores que las de las “Salvamar” y “Guardamar”.

En lo relativo a salvamento y rescate, las embarcaciones “Guardamar” y “Salvamar” cuentan con unas velocidades muy superiores a las del buque polivalente y el remolcador, además de ser, por su tamaño y capacidad de maniobra, mucho más maniobrables lo cual les permite poderse acercar a la embarcación que precisa el auxilio.

En cuanto a la lucha contra contaminación marina, de acuerdo a la información reflejada en las fichas técnicas de esta unidades, el buque polivalente es el que, sin lugar a dudas, cuenta con las mayores capacidades<sup>309</sup>, ya que la “Guardamar” y la “Salvamar” solamente pueden aportar su velocidad para realizar una respuesta de contención inmediata ante accidentes de carácter medioambiental, y el remolcador solamente puede actuar como buque colaborador en la limpieza de la contaminación marina con su sistema de agua/spray.

De tal manera que, en principio, parecería que este tipo de buques podrían adaptarse para ser las anteriormente llamadas plataformas marítimas modulables *ad hoc* pero, si bien tienen la suficiente capacidad para la lucha contra la contaminación y el remolque, no disponen de la necesaria velocidad para los cometidos de salvamento y rescate y para

---

<sup>309</sup> Los principales equipos de que dispone el buque polivalente para la lucha contra la contaminación marina son: equipamiento de barreras (una de 300 metros auto inflable con 1 metro de francobordo); *skimmer* (con bombas para viscosidades normal y alta) dirigido a distancia para la recogida de hidrocarburos; embarcación auxiliar para apoyo a la recogida de hidrocarburos; pórtico de 100 toneladas con capacidad de elevación de 8 metros; 2 brazos flotantes de recogida de 15 metros; capacidad de bombeo de hidrocarburos de los brazos de 2 x 360 m<sup>3</sup>/h; capacidad de bombeo de descarga de tanques sumergibles de 3 x 450 m<sup>3</sup>/h; dos brazos de 5,1 metros para dispersante; planta de gas inerte de nitrógeno; bombas anti-fuego; bombas de líquido espumógeno; monitores de agua; monitores de espumógeno y agua; sistema de agua/spray.

realizar una contención inmediata ante accidentes de carácter medioambiental.

Esta especialización también es defendida por Kevin Santamaría Vicario que, en relación con los buques remolcadores, concluye lo siguiente:

*“Por lo tanto, la conclusión más evidente sonsacada de este análisis de los sistemas principales de un remolcador de puerto contra incendios y anti polución, es la de que los buques remolcadores, deben ir evolucionando cada vez más para poder convertirse en buques lo más versátiles posibles pero sin perder su grado de especialización en cada uno de los ámbitos en los que operan, ya sea a la hora de remolcar a otro buque, luchar contra un incendio o la polución marina, o a la hora de realizar una acción de salvamento marítimo.”<sup>310</sup>*

Por lo tanto, los medios de SASEMAR se podrían dividir en dos grupos principales atendiendo a sus capacidades básicas: por una parte, remolque y lucha contra la contaminación marina, y por otra parte, salvamento y rescate. Dentro de cada uno de estos grupos se podría plantear la racionalización de los recursos pero, para ello, habría que realizar el análisis de riesgo por áreas y tiempo para poder determinar el rendimiento, en términos de coste-eficacia, de cada plataforma. Por ejemplo, si en una zona el riesgo de contaminación marina y remolque de buques es alta, posiblemente fuera más eficiente disponer de los buques polivalentes; por otra parte, si el riesgo de contaminación marina es baja, el empleo de un buque polivalente sería ineficiente, siendo más recomendable el uso de remolcadores.

Algo similar sucedería con las embarcaciones tipo “Guardamar”, con capacidad de salvamento y rescate y remolque, y las del tipo “Salvamar”, con capacidad de salvamento y rescate.

---

<sup>310</sup> SANTAMARÍA VICARIO Kevin, *Descripción y análisis del sistema propulsor, contra incendios y de prevención de la contaminación...*, Ob. Cit. p96.



En el caso particular de Canarias, tal y como se refleja en el gráfico “Rutas de vigilancia en función del análisis de riesgo de los principales focos de descargas operacionales identificados en las islas Canarias en 2011”, existe el riesgo de contaminación marina por descargas operacionales, especialmente en las derrotas que discurren por los dispositivos de separación de tráfico entre las islas de Tenerife y Gran Canaria, entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura, y entre La isla de Fuerteventura y la costa marroquí. Además, actualmente, a este riesgo se suma el derivado de la cada vez mayor actividad de exploración petrolífera que existe entre Canarias y Marruecos.

Además, también hay que tener en cuenta que, aproximadamente, de acuerdo con el gráfico “Estadística de sucesos notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por zona de ocurrencia”, Canarias ocupa el cuarto lugar en cuanto a accidentes e incidentes marítimos con un 9% del total. Este tipo de sucesos afectan tanto a la contaminación marina como a la seguridad de la vida humana en la mar, por lo que la actuación de las embarcaciones tipo “Guardamar” y “Salvamar” se hace necesaria.

Por todos estos motivos, los medios a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima no tienen una ubicación geográfica fija, a excepción de los 21 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo. De tal manera que los medios marítimos están situados estratégicamente a lo largo de las costas españolas atendiendo a criterios de efectividad basados en conseguir minimizar los tiempos de respuesta. El objetivo que se persigue es, atendiendo a las previsiones de ocurrencia de siniestros que proporciona el estudio y análisis de las estadísticas, realizar una mejor cobertura y actuación eficaz adecuada. Así, los estudios periódicos realizados por SASEMAR pueden dar lugar a una redistribución de los medios de salvamento si las condiciones lo exigen.

En lo relativo a la investigación científica, los recursos marítimos de SEGEPESCA, del IEO, del CSIC y de la Armada tienen como objetivo:

- Investigación pesquera para búsqueda de caladeros.

- Investigación oceanográfica para campañas biológica, geofísica y geológica y estudio del cambio climático.
- Investigación oceanográfica Ártica y Antártica.

Los recursos que se empleen y asignen para la consecución de estos objetivos dependen de las necesidades concretas de la investigación en relación con las capacidades de cada una de las plataformas.

La asignación de este tipo de buques a zonas concretas, como el archipiélago canario, no tiene fundamento, salvo casos concretos<sup>311</sup>, toda vez que sus áreas de actuación llegan desde el océano Ártico hasta el Antártico<sup>312</sup>.

Así pues, la gestión de estos recursos dependerá de las necesidades de investigación y del presupuesto dedicado a este tipo de actividades pero no está condicionado por la base de cada buque.

No obstante, y de acuerdo a lo expuesto en el apartado “3.2.2. Seguridad marítima: investigación oceanográfica, hidrográfica y pesquera”, se podría reducir en una unidad la flota de buques oceanográficos existente entre el CSIC y el IEO, y la renovación de la flota, cuando sucediera, debería contemplar la construcción de buques polivalentes en lo relativo a la investigación científica.

---

<sup>311</sup> Este es el caso de los buques clasificados como “locales” o “costeros” cuyo diseño se ha enfocado a unas zonas determinadas en función de los cometidos a desempeñar. Estos buques, aunque se podrían cambiar de zona, suelen mantenerse en las que han sido asignados. De hecho, en el caso concreto del archipiélago canario, solamente se han desplazado los buques de mayor porte.

<sup>312</sup> Como ejemplos se pueden citar los siguientes:

- El BO “Ángeles Alvariño” del IEO que desarrolla su labor en el Mediterráneo Occidental, zona ibérica del Atlántico e Islas Canarias y, ocasionalmente, se desplaza a otras zonas si el proyecto científico así lo requiere.
- El BIO “Hespérides” de la Armada que desarrolla sus cometidos en todos los mares y océanos, inclusive las zonas Árticas y Antárticas.

En el caso de la protección marítima también se debe dividir la flota según sus posibilidades de actuación en las aguas territoriales y la zona contigua o en la alta mar teniendo en cuenta sus capacidades marineras y operativas enfocadas a la misión.

De acuerdo con lo expuesto en la tabla 22 “Clasificación de los patrulleros de la DAVA y de la Guardia Civil”, atendiendo a sus capacidades marineras, se pueden clasificar los patrulleros en “patrulleros de intervención rápida” (PIR) que podrían actuar en el mar territorial, y “patrulleros de altura” (PA), que podrían actuar en toda la mar.

**Tabla 35. Capacidades de los “patrulleros de intervención rápida” de la DAVA y de la Guardia Civil.**

Org/Inst: Organismo/Institución. / PIR: Patrullero de Intervención Rápida. / RHIB: *Rigid Hull Inflatable Boat*. / PAX: Personas / e: eslora. / mts: metros.

Tipo	Patrullero	Capacidades	Org/Inst
	“Sacre”	1 RHIB, e=5,20 mts, 10 PAX. Armamento portátil (ametralladora MG de 7,62mm, subfusiles, pistolas).	DAVA
	“Alcaraván V”	Armamento portátil (ametralladora MG de 7,62mm, subfusiles, pistolas).	
PIR	“Río Jándula”	1 RHIB, e=4 mts, 6 PAX. Armamento ligero.	Guardia Civil
	“Río Órbigo”		
	“Río Tambre”		
	“Pico Teide”	Armamento ligero.	
	“Canal Bocayna”		
	“Río Cabaleiro”	1 RHIB, e=5,20 mts, 10 PAX.	
	“Río Ara”	Armamento ligero.	
“Almirante Díaz Pimienta”	Armamento ligero.		

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver en la tabla anterior, de los patrulleros de intervención rápida, los patrulleros correspondientes a la DAVA disponen de un armamento ligeramente superior, aunque no deja de ser un armamento portátil que también se podría instalar sin mayores problemas en el resto de patrulleros.

Por otra parte, este tipo de patrulleros se puede dividir en dos clases según su eslora y desplazamiento que, en principio, indican la capacidad marinera del buque.

**Tabla 36. Clasificación de los patrulleros de intervención rápida.**

TRB: Toneladas de registro bruto. / mn: millas náuticas.

Clase	Buque	Modelo	Eslora (mts)	TRB (Tn)	Dot.	V <sub>max</sub>	Aut. (mn)
Alfa	“Sacre”	Rodman-101	31,36	87,5	8	35	650
	“Alcaraván V”	Toralla	28,5	87	8	26	1.000
	“Río Cabaleiro”	Rodman-101	30	85	10	35	650
	“Río Ara”		30	85	10	35	
Bravo	“Río Jándula”	Alusafe 2100	21,19	39,6	5	38	400
	“Río Tambre”		21,19	39,6	5	38	
	“Río Órbigo”		21,19	39,6	5	38	
	“Canal Bocayna”	Rodman-66	20,5	36	16	30	500
	“Pico Teide”		20,5	36	16	30	
	“Almirante Díaz Pimienta”	Rodman-55HJ	17,4	20	5	40	350

Fuente: Elaboración propia.

A la vista de estos datos, en cuanto a la capacidad marinera del buque, existe una diferencia apreciable entre las embarcaciones de la clase “Alfa”,– con eslora de unos 30 metros y desplazamiento de 85 toneladas– con una

mayor capacidad marinera y las de la “Bravo” –con eslora de 20 metros y desplazamiento de 40 toneladas– con menor capacidad.

Por otra parte, las patrulleras de la clase “Bravo” han sido diseñadas para aguantar la mala mar. Por ejemplo, la clase Alusafe 2100, la cual también es el tipo de embarcación empleada para las “Salvamar” de SASEMAR, son embarcaciones rápidas insumergibles diseñadas para navegar en cualquier circunstancia y en las peores condiciones de mar.

No obstante, en la mar, la mayor dificultad no es navegar sino operar – prestar auxilio, realizar un rescate, etc. –. Además, hay que tener en cuenta la capacidad del buque para alojar con seguridad a personas a bordo que no pertenezcan a la tripulación según las condiciones de la mar.

Así pues, la ventaja de la velocidad puede estar disminuida por las condiciones de la mar para operar.

Si consideramos los buques más modernos de ambas clases – Rodman-101 y Alusafe 2100– se aprecia una diferencia de velocidad de 3 nudos. Teniendo en cuenta que el área de actuación de estos patrulleros del servicio marítimo de la Guardia Civil es el mar territorial –12 millas– la diferencia en la respuesta sería de 1,7 minutos si la incidencia apareciese en el límite del mar territorial.

**Tabla 37. Tiempos de reacción. Comparativa entre clases.**

$t_r$ : tiempo de reacción (tiempo de navegación para llegar al destino).

$V_{max}$ : Velocidad máxima. / mn: millas náuticas. / n: nudos. / min: minutos.

<b>Modelo</b>	<b><math>V_{max}</math></b>	<b><math>t_r</math> para 24 mn</b>	<b><math>t_r</math> para 12 mn</b>	<b><math>t_r</math> para 6 mn</b>	<b><math>t_r</math> para 3 mn</b>
Alusafe 2100	38 n	37,8 min.	18,9 min.	9,5 min.	4,7 min.
Rodman-101	35 n	41,2 min.	20,6 min.	10,3 min.	5,1 min.
<b>Diferencias</b>	3 n	3,4 min.	1,7 min.	0,8 min.	0,4 min.

Fuente: Elaboración propia.

El tiempo de respuesta, además de verse influenciado por la velocidad del patrullero, se ve modificado por la capacidad de reacción de su tripulación (tiempo de llegada al buque, alistamiento de los sistemas para salir a la mar, etc.) y el tráfico portuario de entrada y salida. Por lo tanto, estas diferencias no justifican el empleo de los buques de la clase “Bravo” en vez de los de la clase “Alfa”, que cuentan con más capacidades (embarcaciones auxiliares más grandes y armamento portátil de más calibre con sus afustes), con 250 millas más de autonomía y con una mayor capacidad para embarque de personal, necesario, por ejemplo, en los casos de inmigración irregular o si hiciese falta desplegar un equipo operativo para interdicción marítima con todo sus apoyos de personal y material. Por ello, parecería recomendable la sustitución de los buques de la clase “Bravo” por otros de la clase “Alfa”, cuando por edad vayan causando baja en la flota.

En cuanto a los patrulleros de altura, las diferencias son bastante claras, como se aprecia en la siguiente tabla en la cual han tenido en cuenta se describen las características principales de los patrulleros a tener en cuenta para la participación en operaciones de protección marítima. Las características que se han considerado son las relacionadas con:

- Capacidad aeronaval.
- Capacidad de operar con equipos operativos especiales.
- Embarcaciones auxiliares.
- Armamento.

En la tabla se puede apreciar como los buques de la Armada cuentan, claramente, con unas capacidades superiores a las de los buques de los otros organismos e instituciones con barcos del similar porte y que se pueden emplear para operaciones del mismo tipo.

**Tabla 38. Capacidades de los “patrulleros de altura” de la DAVA, de la Guardia Civil y de la Armada.**

Org/Inst: Organismo/Institución. / PIR: Patrullero de Intervención Rápida. / PA: Patrullero de Altura u Oceánico. / FRC: *Fast Rescue Craft*. / RHIB: *Rigid Hull Inflatable Boat*. / PAX: Personas / e: eslora. / mts: metros.

Tipo	Patrullero	Capacidades	Org / Inst
	“Meteoro”	Cubierta de vuelo. Hangar para aeronaves.	Armada
	“Rayo”	2 RHIB, e=7,2 mts, 18 PAX, $V_{max}=30$ n. Equipo Operativo de Seguridad.	
	“Relámpago”	<u>ARMAMENTO</u> Sistema de combate. 1 Cañón OTTO MELARA de 76/62 mm. 2 montajes automáticos 25 mm.	
	“Tornado”	2 ametralladoras de 12,7 mm. 2 ametralladoras MINIMI de 5,56 mm.	
PA	“Petrel”	Cubierta de vuelo. 2 RHIB 1 embarcación rápida neumática. Equipo de operaciones especiales. <u>ARMAMENTO</u> Armamento portátil (ametralladoras Browning de 12,7 mm, subfusiles, pistolas).	DAVA
	“Río Segura”	Cubierta de vuelo. 1 RHIB. 1 FRC, e=8,6 mts, 10 PAX, $V_{max}=32$ n. Grupo de intervención. <u>ARMAMENTO</u> Armamento portátil (lanzagranadas, ametralladoras Browning de 12,7 mm, subfusiles, pistolas).	Guardia Civil
	“Río Tajo”	2 RHIB. Armamento portátil (ametralladoras Browning de 12,7 mm, subfusiles, pistolas).	

Fuente: Elaboración propia.

Los Buques de Acción Marítima de la Armada disponen de unas capacidades muy superiores a los demás patrulleros de altura. Esto es debido a que dichos buques han sido concebidos, de acuerdo con las responsabilidades que tiene la Armada en la mar, para llevar a cabo misiones de carácter militar contra amenazas asimétricas o convencionales, durante las cuales podrán llevar a cabo cometidos de presencia (disuasión), de vigilancia (prevención) y acciones limitadas (neutralización).

Adicionalmente, los BAM realizan misiones de protección de los intereses marítimos nacionales y de control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, contribuyendo al conjunto de actividades de las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo.

Además, estos buques llevan a cabo misiones de policía marítima colaborando con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y misiones de vigilancia, de salvamento y de lucha contra la contaminación marina colaborando con otros departamentos ministeriales.

Por todo ello, los BAM cuentan con dos posibles perfiles de misión:

- Perfil 1: Operaciones de control del mar en escenarios de baja intensidad.

Estas operaciones se podrán llevar a cabo bien en el ámbito internacional, cuando se trate de la implementación de resoluciones internacionales, o bien en ámbito nacional en el que se podrá cooperar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Actuando en este perfil de misión, algunos de los cometidos que será capaz de llevar a cabo son los siguientes:

- Presencia naval.
- Interdicción marítima.
- Control del tráfico marítimo.
- Protección al tráfico mercante.



- Control y neutralización de acciones de piratería.
  - Control y neutralización de acciones terroristas.
  - Operaciones contra el narco-tráfico.
  - Operaciones contra el tráfico de personas.
  - Protección y apoyo de pequeñas unidades.
  - Inserción y extracción de unidades de Fuerzas Especiales.
  - Participación en operaciones de evacuación de no-combatientes (NEO – *Non-combatant Evacuation Operation*–).
  - Ciertas operaciones relacionadas con situaciones de crisis tales como “Ayuda humanitaria”, “Catástrofes naturales”, etc.
  - Asistencia médica en la mar.
- Perfil 2: Operaciones de vigilancia, control y cooperación.

El ámbito natural de actuación bajo este perfil será el de las aguas que se extienden más allá del mar territorial, por lo que habitualmente actuarán en la Zona Económica Exclusiva y espacios marítimos adyacentes de interés. Las operaciones de vigilancia, control y cooperación, se efectuarán normalmente en tiempo de paz y sin amenaza militar.

Algunos de los cometidos que bajo este perfil de misión será capaz de llevar a cabo son los siguientes:

- Presencia naval.
- Control de las actividades que se desarrollan en los espacios marítimos.
- Control del tráfico de mercancías peligrosas.
- Operaciones de rescate y salvamento marítimo.
- Coordinación en la mar de operaciones de pequeña entidad.
- Vigilancia y control de legislación medioambiental y anti-polución.

- Vigilancia y control de legislación de pesca.
- Colaboración al adiestramiento de otras unidades y/o Escuelas.
- Apoyo logístico y sanitario limitado a buques menores.

Por todo ello, los BAM es la plataforma más preparada para responder a las amenazas en la mar y con una gran experiencia debido a su continua participación en la Operación Atalanta de la Unión Europea de lucha contra la piratería en aguas del Somalia.

En cuanto a los demás patrulleros de altura, el “Petrel” y el “Río Segura” tienen, prácticamente las mismas capacidades, situación que no extraña al haber sido construido el “Río Segura” en los mismos astilleros que el buque “Fulmar” de la DAVA –astilleros Gondán (Castropol-Asturias)– pero con las dimensiones del “Petrel”. La diferencia de velocidad entre ellos –3 nudos según se refleja en la tabla 21– establece solamente una diferencia de 1,3 horas por cada 100 millas náuticas navegadas. Esta diferencia no es relevante teniendo en cuenta que sus intervenciones no se caracterizarían por la necesidad de un desplazamiento rápido hacia el objetivo sino por la necesidad de una mayor autonomía y medios de intervención rápidos, capacidades necesarias en operaciones de lucha contra el contrabando, inmigración irregular, etc.

Por otra parte el patrullero de altura “Río Tajo” es el que menos capacidades aporta y el más antiguo de los tres. Este patrullero fue construido en 1.973 y, aunque fue reparado en los astilleros REPNAVAL (Grupo Zamakona) en las Palmas de Gran Canaria en 2008, sus capacidades limitan su empleo que, principalmente, se enfoca al control de la inmigración irregular, lo que no parece un uso eficiente de la plataforma, salvo en el caso de una afluencia de inmigración irregular masiva como fue el caso de lo acontecido en 2006 en las aguas del archipiélago canario. Por ello, teniendo en cuenta su antigüedad, la existencia de los otros patrulleros de altura y que el riesgo de una gran afluencia de inmigrantes irregulares parece haber bajado y que el control de fronteras en origen –países

africanos– ha mejorado y se ha reforzado a través de FRONTEX, parece conveniente dar de baja este buque.

Volviendo sobre los patrulleros de altura “Río Segura” y “Petrel”, se podría considerar que el empleo del “Petrel” es más eficiente que el del “Río Segura” ya que el “Petrel” tiene una dotación de 18 personas y la dotación del “Río Segura” es de 27. Es decir, que el “Río Segura” tiene 9 personas más que el “Petrel” para el empleo de unas capacidades muy similares. Esta eficiencia del empleo repercute positivamente en la operatividad de la plataforma, en la gestión de los recursos humanos y materiales y, por lo tanto, también en los financieros.

Si comparamos la dotación del “Río Segura” con la de un BAM –35 personas– vemos que la diferencia es de 8 personas, pero el empleo y las capacidades de un BAM son mucho mayores y difícilmente comparables a las del “Río Segura”. Además, el concepto modular del BAM le posibilita la adaptación a diferentes tipos de misiones siendo por ello una plataforma muy versátil y contribuye a la mejora de la eficiencia en su empleo.

Por ello, se podría plantear la utilización de buques tipo “Petrel” para aquéllas misiones que, ajustándose a las capacidades de este buque, se encuentren limitadas en su desarrollo y el empleo de buques tipo BAM cuando se trate de llevar a cabo la vigilancia y control de los espacios marítimos manteniendo una capacidad de respuesta integral. Así por ejemplo, se emplearía un buque tipo “Petrel” en misiones de lucha contra el contrabando si no se prevé que durante el desarrollo de la operación pudiera escalar la amenaza y demandar más recursos y capacidades que excedan de las de este tipo de buque.

Por otra parte, se dispondría el empleo de un buque tipo BAM para el mantenimiento del control de la mar entendido como una vigilancia que permita mantener el necesario conocimiento del entorno marítimo y disponer de la necesaria capacidad de respuesta ante los posibles incidentes, teniendo en cuenta las limitaciones en cuanto al número de unidades navales para ejercer el control de la mar.

Además, teniendo en cuenta la diferencia de capacidades y de tiempo de reacción entre los PIR y los PA, parece clara la asignación del empleo de los PIR dentro del mar territorial y de la zona contigua y de los PA más allá de la zona contigua. No obstante, esta asignación debe realizarse de una forma flexible ya que, así como los PIR pueden tener restringido su ámbito de actuación por condiciones meteorológicas adversas, los PA disponen de mayores capacidades, incluidas las de navegación, por lo que serían los buques a emplear en el caso de que la amenaza dentro del mar territorial exceda o pueda exceder de las capacidades de los PIR o en apoyo a éstos.

Por lo tanto, en cuanto a los patrulleros de altura se refiere, parece que lo más conveniente y eficiente sería disponer de buques tipo "Petrel" y BAM para actuar en la alta mar, en apoyo a los PIR en el mar territorial y cuando la amenaza pueda exceder de las capacidades de lo PIR.

De acuerdo con lo explicado, la gestión de las diferentes plataformas marítimas atendería al concepto de "defensa por capas". La primera capa de defensa estaría formada por los PA que proporcionarían la capacidad de una detección proactiva y temprana de la amenaza y la capacidad de interceptación y reacción contra ella; la segunda capa estaría formada por los PIR designados para interceptar la amenaza. Los PIR actuarían normalmente dentro del mar territorial y podrían extender su radio de acción a la zona contigua en el caso de que las condiciones meteorológicas lo permitiesen.

A la luz de todo lo anteriormente explicado, la gestión de los recursos de la Administración podría concretarse según la siguiente tabla.

Tabla 39. Gestión de los recursos marítimos de la Administración.

Ámbito	Actividad o zona	Tipo de buque	Observaciones
Seguridad marítima	Contaminación marina	Buque polivalente o remolcador	1. Distribución de los medios variable (Nota 1). 2. Posibilidad de construir plataformas marítimas modulables <i>ad hoc</i> (Nota 2)
	Remolque		
	Auxilio a buques		
	Salvamento y rescate	Guardamar o Salvamar	Distribución de los medios variable (Nota 3).
	Investigación pesquera y oceanográfica	Buques de SEGEPESCA, IEO, CSIC, Armada.	La distribución de estos buques, salvo casos concretos, no atiende a razones operativas (Nota 4).
Protección marítima	Dentro del mar territorial y zona contigua	PIR	Clase "Rodman-101" (Nota 5).
	Más allá de la zona contigua	PA	Buques tipo "Petrel" y BAM.

Fuente: Elaboración propia.

Nota 1: La distribución de los medios dependerá del resultado del análisis de riesgos de cada actividad en cada zona.

Nota 2: Se debería estudiar la posibilidad de construir plataformas marítimas modulables *ad hoc* que puedan actuar en diferentes zonas según el resultado del análisis de riesgos.

Nota 3: La distribución de estos medios debe atender al resultado del análisis de riesgos para determinar aquellas zonas donde además de salvamento y rescate también es necesario realizar remolques de buques que no excedan de la capacidad de las "Guardamar".

Nota 4: La distribución de estos buques no tiene una gran influencia en su empleo ya que depende del tipo de investigación y las áreas son extensas y se extienden hasta los océanos Ártico y Antártico.

El tipo de cada buque vendrá determinado por las inquietudes de investigación en cada una de las áreas y de las necesidades de exploración (nuevos caladeros, investigación oceanográfica en la plataforma continental, etc.). Por ello, la asignación de uno u otro buque vendrá condicionada por las necesidades de la campaña en relación con las capacidades del buque.

Nota 5: Los PA apoyarían o sustituirían a los PIR según sea la amenaza.

En el caso del archipiélago canario, la amenaza provendrá, en la mayor parte de los casos, de la alta mar.

Esta amenaza podrá ser contrarrestada, dependiendo de los casos, a partir de su entrada en la ZEE, la zona contigua y el mar territorial.

El tiempo de respuesta ante la amenaza dependerá, por una parte, de la velocidad relativa de aproximación de la amenaza hacia nuestras costas antes de ser interceptada –esta velocidad corresponde a la diferencia entre la velocidad de aproximación de la amenaza y la velocidad del medio marítimo o naval designado para interceptarla– y, por otra parte, del conocimiento del entorno marítimo, que permitirá posicionar, de antemano, la unidad naval de interceptación en el punto más alejado de nuestro límite jurisdiccional para actuar contra la amenaza lo antes posible y con el mayor margen de tiempo que permita el refuerzo de las capacidades en caso necesario.

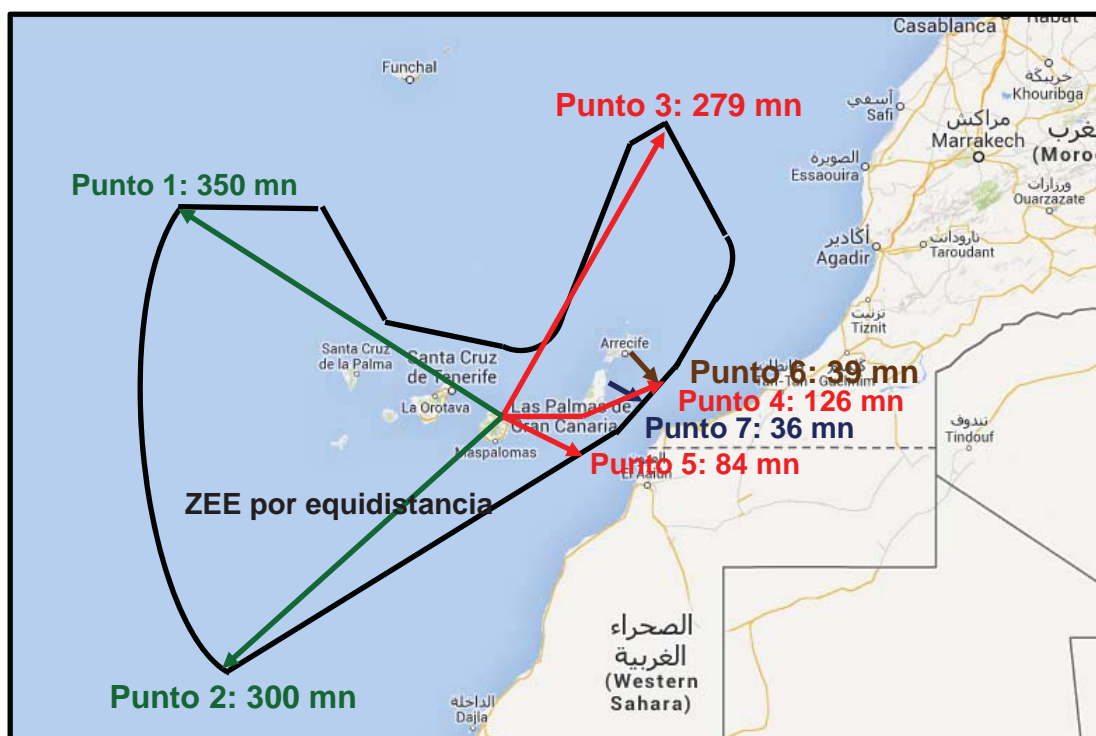
En la alta mar, la amenaza, normalmente, utilizará un buque mercante de mediano o gran porte a no ser que provenga de una costa cercana como la de Marruecos o el Sahara desde la cual también podría asumirse la llegada de amenazas mediante el empleo de un tipo de buque de menor porte con mayor velocidad, o menor velocidad como es el caso de los

cayucos y pateras. De tal manera que las velocidades de aproximación de la amenaza se encontrarían entre los 10 y 18 nudos de media.

Al objeto de analizar el tiempo de respuesta ante las amenazas, se considerarán los puntos y distancias que se reflejan en el siguiente gráfico en el cual se presentan los puntos más alejados y los más cercanos correspondientes a las derrotas más normales de las amenazas.

**Gráfico 64. Distancias a puntos de entrada de amenazas dentro de la ZEE correspondiente al archipiélago canario.**

mn: millas náuticas.



Fuente: Elaboración propia.

Al objeto de disponer de una referencia para el cálculo de los tiempos de respuesta ante las amenazas, se asumirá una velocidad media de aproximación a la amenaza de 30 nudos para el caso de empleo de los PIR tipo Rodman-101 y de 12 nudos para el caso de utilización de un PA. En

cuanto a la amenaza, se considerarán las velocidades de aproximación máxima y mínima de 10 y 18 nudos, reseñadas anteriormente.

Teniendo en cuenta estas velocidades y los puntos de la ZEE presentados en el gráfico anterior, resulta que los tiempos de interceptación de la amenaza serían los que se presentan en la tabla 40. Para la elaboración de esta tabla se ha supuesto que la unidad designada para interceptar la amenaza se dirige hacia ella a rumbo de vuelta encontrada<sup>313</sup>— siendo este rumbo el más favorable para interceptar la amenaza en el menor tiempo posible— saliendo a la mar desde los puertos como se indica en el gráfico 64 de la página anterior.

**Tabla 40. Interceptación de la amenaza en los puntos de entrada de amenazas dentro de la ZEE (dibujados en el gráfico anterior) a rumbos de vuelta encontrada.**

Acrónimos:  $V_i$ : velocidad de interceptación. /  $V_a$ : velocidad de la amenaza. /  $V_{ra}$ : velocidad relativa de aproximación de vuelta encontrada (diferencia de velocidades  $V_i - V_a$ ). /  $t_{Pn^\circ}$ : tiempo en horas para llegar al punto  $n^\circ$  “x” representado en el gráfico 64 ( $d_{Pn^\circ} / V_i$ ) /  $d_{di}$ : mínima distancia de detección de la amenaza para que la unidad interceptora realice la interceptación en el límite de la ZEE ( $V_{ra} * t_{Pn^\circ}$ ).

Unidades de medida: la velocidad se expresa en nudos; la distancia se expresa en millas náuticas; el tiempo se expresa en horas.

---

<sup>313</sup> Se dice que dos buques van a rumbo de vuelta encontrada cuando sus rumbos son opuestos.



INTERCEPTACIÓN DE LA AMENAZA								
Tipo	Base	$V_i$	$V_a$	$V_{ra}$	$P_{n^o}$	$d_{Pn^o}$	$t_{Pn^o}$	$d_{di}$
PIR	LZT	30	10	40	$P_6$	39	1,3	52
			18	48	$P_6$	39	1,3	62,4
	FTV	30	10	40	$P_7$	36	1,2	48
			18	48	$P_7$	36	1,2	57,6
PA	LPA	12	10	22	$P_1$	350	29,2	642,4
					$P_2$	300	25	550
					$P_3$	279	23,3	512,6
					$P_4$	126	10,5	231
					$P_5$	84	7	154
		18	30	$P_1$	350	29,2	876	
				$P_2$	300	25	660	
				$P_3$	279	23,3	699	
				$P_4$	126	10,5	315	
				$P_5$	84	7	210	

Fuente: elaboración propia.

A la vista de la tabla anterior, para garantizar la interceptación de la amenaza en el cualquier límite de la ZEE, las distancias de detección del buque objetivo serían 62,4 millas náuticas para el límite oriental de la ZEE, 699 millas náuticas en el límite NE, 876 millas náuticas en el límite NW y 660 millas náuticas en el límite SW.

Gráfico 65. Distancias de detección para garantizar la interceptación de la amenaza en la ZEE.



Fuente: Elaboración propia.

A la vista del gráfico, las distancias de detección son tales que llegan a aguas de soberanía o jurisdicción de terceros Estados (Marruecos, Sahara, Portugal, Mauritania y Caco Verde), situación que dificulta en gran medida la capacidad de emisión de una alerta temprana ya que no es posible mantener una vigilancia del tráfico marítimo en las aguas territoriales de otro país con el detalle suficiente para que la información sea fiable de manera que se pueda deducir la posible aproximación de una amenaza. Además, tampoco es posible disponer de toda la información en relación a todas las posibles amenazas y buques objetivos.

Así, a la vista de las distancias de detección, la garantía de la interceptación de la amenaza en el límite de la ZEE solo será posible con la permanencia de los buques en la mar en operaciones de vigilancia marítima más allá de la zona contigua para, simultáneamente, aumentar el conocimiento del entorno marítimo y proporcionar la capacidad de respuesta necesaria. Por lo tanto, esta vigilancia, que implica realizar navegaciones oceánicas alejadas de costa y con permanencia en la mar de varios días, solo será posible con los “patrulleros de altura”.

No obstante, la permanencia de buques en la mar mejora la defensa contra las amenazas y el conocimiento del entorno marítimo pero hay que tener en cuenta que no lo asegura, ya que como decía Julian S. Corbet en relación a los métodos para el ejercicio del Mando:

*“By no conceivable means is it possible to give trade absolute protection. We cannot make an omelette without breaking eggs. We cannot make war without losing ships.”<sup>314</sup>*

Esta conclusión sobre la necesidad de la permanencia de los patrulleros de altura en la mar está en línea con lo expuesto por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río en la conferencia que, dentro de la cátedra Santa Cruz de Marcenado, impartió en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y en la que mencionó lo siguiente:

*“Cuando se habla de ejercer autoridad en la mar, las Marinas ofrecen tres ventajas fundamentales: la capacidad de mando y control, el estatuto legal asignado por la Convención de Jamaica al buque de guerra y por último los medios especialmente diseñados para estar en permanencia en la mar, y subrayo especialmente el concepto de permanencia en la mar. Estas tres capacidades son, al menos a día de*

---

<sup>314</sup> STAFFORD CORBETT Julian, *Principles of maritime strategy*, Dover publications, Inc., New York, 2004, p284.

hoy, exclusivas de las marinas de guerra en la mayoría de los países del mundo. Son muy costosas y muy pocos Estados pueden estar en condiciones de duplicarlas.<sup>315</sup>

A continuación se analizará, de la misma manera, las distancias de detección para garantizar la interceptación de la amenaza en el mar territorial.

**Tabla 41. Interceptación de la amenaza en el límite del mar territorial a rumbos de vuelta encontrada.**

Acrónimos y unidades según lo reseñado en la tabla 32 anterior.

Tipo	Base	$V_i$	$V_a$	$V_{ra}$	$P_{n^\circ}$	$d_{P_{n^\circ}}$	$t_{P_{n^\circ}}$	$d_{di}$
PIR	Cualquiera	30	10	40	TTW	12	0,4	16
			18	48				19,2
PA	Cualquiera	12	10	22			1	22
			18	30				

Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar en la tabla anterior, para garantizar la interceptación de la amenaza en el límite del mar territorial, la detección de la amenaza puede realizarse en la zona contigua (24 millas náuticas), incluso en el caso de los PA que, para esas distancias tan pequeñas pueden aumentar considerablemente su velocidad para realizar dicha interceptación.

---

<sup>315</sup> MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO Jaime, Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada, *La dimensión marítima de los intereses nacionales: Repercusión sobre la orientación estratégica de España*, Cátedra Santa Cruz de Marcenado, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, 4 de noviembre de 2013, p7.

Así, para la interceptación el mar territorial pueden emplearse tanto los PIR como los PA.

En el caso de interceptación de la amenaza en el límite de la zona contigua –el doble de ancho que el mar territorial–, resulta que las distancias de detección deben duplicarse, resultando una zona de patrulla entre 32 y 60 millas náuticas, para la cual los PIR podrían no disponer de las capacidades necesarias de navegación en esas aguas y de permanencia en la mar. Por ello, en este caso, también serán los PA los buques más idóneos para la vigilancia y mejora del conocimiento del entorno marítimo.

No obstante, además de homogeneizar las plataformas, en la medida de lo posible y *en pro* de una mejor gestión logística y financiera, también se debe aplicar el concepto “pooling and sharing” de la Unión Europea y el concepto “smart defence” de la OTAN que persiguen mejorar la eficiencia del empleo de los recursos disponibles llegando, incluso, en el caso del concepto “pooling and sharing” a encaminarse hacia un modelo que combina la seguridad y la industria de defensa con implicaciones en los ámbitos industrial y económico<sup>316</sup>. De esta manera se disponen todos los recursos de la Administración agrupados según sus capacidades para mejorar la eficiencia de su adquisición, mantenimiento y empleo.

---

<sup>316</sup> El autor ha sido representante de España en los grupos de trabajo “smart defence” de la OTAN y “pooling and sharing” de la Unión Europea.





## **CAPÍTULO VI**

# **LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN MINISTERIO DE LA MAR EN EL MARCO DE LA REFORMA DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS**







## **CAPÍTULO VI**

### **LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE UN MINISTERIO DE LA MAR EN EL MARCO DE LA REFORMA DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS**

En 2012, el Gobierno de España decidió emprender el reto de la reforma de las Administraciones públicas para superar la peor crisis económica de las últimas décadas, corregir los desequilibrios que frenan el crecimiento de la nación, y crear unas bases idóneas sobre las que sustentar el futuro económico y el empleo en el país. Además, esta reforma también tenía por objetivo corregir las ineficiencias y redundancias competenciales y conseguir una Administración transparente y ágil.

La reforma de la Administración incluye medidas relacionadas con la gestión eficaz de los medios, incluyendo la compartición de servicios, la racionalización de la Administración mediante la supresión de órganos y entidades duplicadas, ineficientes o no sostenibles y de mejorar su eficiencia mediante la gestión eficiente de los presupuestos y de medios y servicios comunes, ya que la duplicidad de órganos y la dispersión de competencias dificulta y retrasa la toma de decisiones, pudiendo dar lugar a una actuación ineficiente del Estado.

Algunas de las medidas planteadas en el informe de la reforma de las Administraciones públicas se refiere específicamente a los medios navales y, por otro lado, parte del resto de las demás medidas tienen su aplicación en los asuntos de la mar ya sea en cuanto a temas organizativos de los diferentes organismos de la Administración como en cuanto a la gestión administrativa y operativa de los recursos.

En este capítulo se analizará el informe de la reforma para concretar su posible aplicación en el ámbito marítimo.

El ámbito marítimo ofrece una vía de actuación a los riesgos y amenazas para desarrollarse y proliferar tanto en la vertiente de seguridad como en el de la protección marítima.

La comunidad internacional es consciente de los riesgos y amenazas que afectan a la seguridad marítima y cada vez existen más iniciativas para coordinar los esfuerzos de las distintas administraciones encaminados a la prevención y resolución de los problemas en la mar.

La Administración española, para hacer frente a los asuntos relacionados con el ámbito marítimo, cuenta con una serie de organismos repartidos entre la mayoría de los Ministerios, cada uno con sus cometidos específicos y, además, con la posibilidad de colaborar con los demás en caso necesario.

Este reparto de responsabilidades hace que haya varios organismos y Ministerios implicados en la resolución de cada incidente que se produzca en la mar. Esta dispersión de responsabilidades y cometidos podría afectar negativamente a la coherencia y eficiencia de la actuación, detrayendo recursos materiales, humanos y financieros de otros Ministerios, además de introducir frenos en el ciclo de decisión para resolver la situación.

Asimismo, la dispersión institucional en estos asuntos puede introducir una niebla en los análisis *ex-ante* y *ex-post* necesarios para la resolución de la incidencia y la mejora de la organización para el futuro.

Es por ello que la complejidad de los asuntos de la mar parece demandar un organismo de decisión único que disponga de una visión integral de la situación en el ámbito marítimo, máxime cuando las incidencias trascienden el ámbito nacional e involucran a terceros Estados.

### **6.1. RAZONES Y OBJETIVOS DE LA REFORMA.**

El Consejo de Ministros acordó, en el mes de octubre de 2012, la creación de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas con el objetivo de presentar un informe consistente en una auditoría completa de todo el sector público español. Posteriormente, el Consejo de Ministros analizó dicho informe –que contiene instrumentos para que lograr

que la Administración sea más racional, eficaz y cercana al ciudadano– y lo presentó el 21 de junio de 2013.

En relación con el objeto de este estudio y con el ámbito marítimo, entre las razones que se daban para la reforma, se contemplaban las siguientes: “La Administración debe adaptarse a las demandas de la sociedad del siglo XXI”, “La Administración equivale, en términos de gasto público en la Unión Europea, a la mitad de la economía” y “No hay nada más antisocial que la ineficiencia en la Administración, ya que los bienes y servicios públicos se sufragan con los impuestos de todos los contribuyentes”. Todo ello obliga a revisar los recursos de la Administración y su gestión al objeto de buscar la optimización de su empleo y adquisición, además de ofrecer una nueva forma de corregir los desequilibrios que frenan el crecimiento del Estado y mejorar las bases sobre las que se debe levantar nuestro país.

Entre los principios en que se basa el informe de la reforma de las administraciones públicas (AA.PP.) se encuentran los siguientes:

- Racionalización del sector público. Supresión de órganos y entidades duplicadas, ineficientes o no sostenibles.
- Mejora de la eficiencia de las AA.PP.

En cuanto a la racionalización del sector público, se tienen en cuenta los siguientes objetivos:

- Eliminación de duplicidades con las comunidades autónomas.

Este objetivo contempla la asunción de funciones de los órganos autonómicos por los órganos estatales en la base de que estos últimos están en condiciones de prestar dichos servicios con la misma o mejor calidad.

Este objetivo, por lo tanto, estaría indicando el camino hacia la centralización de los recursos del Estado, lo cual tiene tanto ventajas como inconvenientes.

Entre las ventajas hay que considerar el ahorro y optimización de los recursos y una racionalización estructural de la organización que conlleva la lógica disminución en las inversiones.

Además, centralizar la toma de decisiones en los órganos de alto nivel, asegura que éstas se toman de acuerdo a las diferentes políticas de la empresa, situación que no se podría atestiguar en caso de la descentralización o distribución de la toma de decisiones entre los directivos de bajo nivel ya que éstos manejan menos información y no disponen de una visión integral de la empresa. Dicho de otra forma, la centralización proporciona un mayor control y coordinación en la toma de decisiones estratégicas.

Por otra parte, los directivos de bajo nivel suelen preocuparse más de optimizar e incrementar sus departamentos que de incrementar la eficiencia general de la empresa.

La centralización facilita la disposición de criterios comunes, evitando inversiones dispares y diferentes tipos de operaciones que reducirían la eficiencia.

La centralización, además, introduce la ventaja de una gestión más fácil, menos compleja, de la organización y evita el establecimiento de una jerarquía muy bien definida tanto orgánica como funcionalmente que necesitaría de la existencia de una estructura organizativa bien diseñada para ser capaz de sincronizar todos los esfuerzos y recursos.

En cuanto a los inconvenientes se debe tener en cuenta la posible sobrecarga en los procesos de toma de decisiones que conlleva la lentitud en la respuesta. La centralización, con carácter general, hace que los altos directivos dediquen parte de su tiempo en detalles diarios menos importantes en vez de dedicarlo a enfocarse en las decisiones más decisivas de cara a la producción como las decisiones financieras importantes, el reclutamiento, la preparación del personal, la adquisición y mantenimiento de los sistemas, la estructura y regulación de la organización. De tal manera

que la toma de decisiones estratégicas se ve ralentizada con el consiguiente riesgo o perjuicio.

Por otra parte, la centralización no permite participar en la toma de decisiones a los directivos de bajo nivel, por lo que ni los prepara convenientemente para ocupar los puestos superiores ni los mantiene motivados para conseguir aumentar la eficiencia.

Finalmente, la centralización reduce la especialización que, dependiendo del sector en que se desarrolle la actividad, tendrá más o menos influencia en la eficiencia.

Otra de las medidas que se describen es la compartición de medios entre las distintas Administraciones.

Obviamente, la compartición de recursos conduce a la optimización de los mismos y a una reducción en las inversiones. No obstante, la gestión y operación de estos recursos se torna más compleja ya que conlleva el análisis de los sistemas para que sus diseños sean multipropósito y el planeamiento detallado de la operación de los recursos. Dicho planeamiento, posiblemente, acabaría siendo menos flexible y debería realizarse a medio y largo plazo.

Esta medida de compartir los recursos ya está siendo utilizada en los conceptos “pooling and sharing” de la Unión Europea y “smart defence” de la OTAN, como ya se ha mencionado anteriormente. Por lo tanto la experiencia que se dispone en estos ámbitos en los que España ha participado, por pequeña que sea, nos proporcionan unas enseñanzas que nos pueden servir de guía para disponer de una mayor seguridad a la hora de proceder a realizar el cambio a este modelo.

En cuanto a la necesidad de realizar el planeamiento a medio y largo plazo, va en consonancia con la planificación de los recursos que ya se realiza en el Ministerio de Defensa y a lo expresado por Jordi Marsall Muntalà:

*“La existencia de las capacidades supone la existencia de suficientes recursos en su conjunto y una distribución temporal*

*correcta. Para ello es necesaria la existencia de un plan a largo plazo (planeamiento), a medio plazo (programación) y a corto plazo (presupuesto). Y también un control de su desarrollo y ejecución. Las deficiencias en cualquiera de estos niveles ponen en peligro la existencia u operatividad de las capacidades.*<sup>317</sup>

- Racionalización de la Administración Institucional y del sector público empresarial y fundacional del Estado.

Este objetivo expresa la necesidad de proporcionar una justificación estricta de las razones que motiven la creación de cualquier organismo o entidad pública nueva, valorando la existencia de posibles duplicidades y los medios humanos, materiales y financieros necesarios para el desarrollo de su función. Estos medios deberán ser evaluados periódicamente para proceder a la extinción de dicho organismo o entidad pública en caso de no subsistir las razones o recursos que motivaron su constitución.

Evidentemente, y especialmente en época de crisis, se debería analizar y justificar cualquier tipo de inversión, incluyendo en las mismas la creación de cualquier organismo o entidad pública nueva e, incluso, la modificación de las existentes cuando ello conlleve unos costes. Este estudio debería analizar el estado actual del sector correspondiente desde el punto de vista de la eficiencia en la adquisición y operación de sus medios y de la estructura organizativa, y supervisar la eficiencia de los organismos actuales tanto para justificar su permanencia como para optimizar su empleo.

En lo relativo a la mejora de la eficiencia de las AA.PP. se abordan, entre otros, los retos siguientes:

---

<sup>317</sup> MARSALL MUNTALÀ Jordi, *La necesidad de un horizonte de estabilidad para el presupuesto de Defensa*, Documento de opinión 53/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 14 de mayo de 2014, p3.

- Nuevo procedimiento de elaboración de los capítulos 2 y 6 de los Presupuestos Generales del Estado.

Este objetivo busca la gestión de los recursos presupuestarios para gastos corrientes en bienes y servicios e inversiones reales mediante la introducción de medidas para conseguir una gestión más eficiente de los presupuestos asignados a aquellas actividades de naturaleza homogénea que son gestionadas por Departamentos diferentes.

Esta gestión mejoraría su eficiencia si existiese un planeamiento integral sistemático a medio y largo plazo. Es decir, un planeamiento que contemple todos los recursos de la organización y su interacción para mejorar su empleo. Para ello, una de las medidas a adoptar sería una centralización de las adquisiciones para que no se invierta en nuevas tecnologías y equipamientos con capacidades similares y diferentes proveedores que, finalmente, conllevaría un aumento de las inversiones tanto para las adquisiciones como en el mantenimiento durante el ciclo de vida del sistema. Esta situación –la existencia de sistemas y equipos con capacidades similares y proveedores y tecnología diferentes– se da, incluso, dentro del mismo organismo, por lo que se identifica claramente como una de las áreas de mejora con la centralización de las inversiones. Como ejemplo se puede citar las diferentes marcas y modelos<sup>318</sup> (según las necesidades operativas) de las numerosas embarcaciones semirrígidas existentes.

- Gestión de servicios y medios comunes.

Una de las áreas que ha sido objeto de evaluación, dentro de este objetivo, es la relativa a los “medios aéreos y marítimos”. Con respecto a estos medios, se tiene en cuenta la diversificación que existe actualmente

---

<sup>318</sup> Algunos ejemplos de las diferentes embarcaciones semirrígidas existentes en la Armada son: Duarry Supercat, Valiant PT-650, Zodiac Mark V, Duarry Brio 520, Zodiac Hurricane, Duarry Cormoran 730, Duarry Brio 620, entre otras.

para llevar a cabo la acción aérea y marítima. Esta diversificación trae consigo la duplicidad de medios y, consecuentemente, unos mayores costes de explotación. Estos costes superiores son debidos a la dispersión de los medios y a la contratación externa y atomización de los recursos necesarios para el mantenimiento y operación. Al objeto de mejorar la gestión de estos medios, se plantea como una posible solución que el mantenimiento y la operación de estos medios se realice de forma unificada por parte del Ejército del Aire y de la Armada, toda vez que las Fuerzas Armadas disponen de los recursos humanos e instalaciones adecuadas para la realización de las tareas relacionadas con la acción aérea y marítima. Estas tareas, se realizarían mediante la implantación de diferentes fórmulas de colaboración y se llevarían a cabo bajo la dirección y control del organismo competente.

Así pues, la reforma de las Administraciones Públicas plantea la necesidad de acometer su racionalización mediante la supresión de órganos y entidades duplicadas, ineficientes o no sostenibles y de mejorar su eficiencia mediante la gestión eficiente de los presupuestos y de medios y servicios comunes.

## **6.2. EL FUTURO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.**

Cada país dispone de un modelo de Administración diferente e, incluso, no permanente, ya que los modelos no deben ser rígidos sino flexibles y cambiantes para poder admitir las mejoras necesarias al objeto de conseguir una Administración cada vez más eficiente.

Ante el problema de la identificación de medidas para llevar a cabo la mejora de la eficiencia de una organización –en nuestro caso, la Administración General del Estado– parece que la primera idea lógica es estudiar qué se debe mantener o mejorar, al objeto de decidir qué es lo que se puede eliminar o reducir. De tal manera que el objetivo a perseguir no es reducir el gasto sino ser más eficiente; la búsqueda de esta eficiencia derivará en una reducción del gasto.



En esta línea respondía, a la pregunta sobre cómo se puede conjugar seguridad con la eficiencia presupuestaria, la Ministra de Fomento, Ana Pastor, respondía:

*“Eficiencia y eficacia son virtudes que no están reñidas con una mayor seguridad, y se pueden encontrar vías que potencien la eficiencia sin menoscabo de la seguridad.”<sup>319</sup>*

Por ello, en mi opinión, la mejora de la eficiencia debería acometer ciertos estudios antes de plantear cualquier tipo de cambio, a saber: la revisión de la eficiencia de los medios actuales y de la organización, un estudio prospectivo para explorar el futuro con criterio y sentido crítico, una investigación encaminada a determinar qué se debe mantener en la organización tanto estructuralmente como en cuanto a sus recursos y, finalmente, una revisión de la legislación nacional para evitar la dispersión y el solape de competencias en el ámbito marítimo entre los diferentes departamentos ministeriales. Estos estudios servirían de base para, por una parte, llevar a cabo el planeamiento integral de los recursos y, por otra parte, introducir las reformas necesarias en la organización.

Los cambios necesarios, por tanto, contemplarían tanto la optimización de los medios como la reforma estructural de la organización.

Una prueba de esta necesidad es que en el informe de la reforma de las administraciones públicas (informe CORA) mencionado anteriormente, en cuanto a la gestión de servicios, ya se plantea la “Gestión y operación única por parte del Ejército del Aire y de la Armada tanto de los medios aéreos como de los buques científicos y de las naves de vigilancia marítima del Estado”.

---

<sup>319</sup> Ministerio de Fomento, *Marina Civil, número 102*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, 2012, p7.

Este planteamiento del informe CORA debe a la percepción de la duplicidad y proliferación de los medios marítimos, que llevan consigo unos costes de explotación superiores debido a la dispersión de los recursos tanto para su mantenimiento como operación mientras que la Armada dispone de la infraestructura y personal cualificado necesario para estas tareas. De hecho, la Armada colabora en este sentido, a través de los correspondientes acuerdos, con otros organismos, demostrando este tipo de colaboración la posibilidad del mantenimiento y la operación unificada de los recursos marítimos y navales. Un ejemplo concreto de este tipo de colaboración que conlleva la gestión y operación unificada de medios marítimos y navales es el acuerdo existente desde el año 1988 entre la Armada y SEGEPESCA, y que en la actualidad se renueva anualmente.

Esta apreciación también la podemos encontrar en las palabras del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río cuando mencionaba lo siguiente:

*“Respecto a la racionalización de recursos, quiero indicar que la Comisión para la Reforma de las Administraciones (CORA) ha planteado un modelo de gestión y operación unificado de buques de las agencias marítimas estatales, modelo que, por otra parte, ya está vigente en el acuerdo SEGEPESCA-Armada, y que funciona desde el año 1988 con satisfacción para ambas partes. Nosotros estaríamos listos para asumir este modelo con otras agencias, si así se dispusiera.”<sup>320</sup>*

Por otra parte, la unificación de recursos conlleva la estandarización de los mismos y, por lo tanto, la optimización del gasto.

---

<sup>320</sup> MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO Jaime, Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada, *La dimensión marítima de los intereses nacionales...*, Ob. Cit. p10.

La evolución a este tipo de gestión ya se ha realizado en el Ministerio de Defensa para llevar a cabo el planeamiento de los recursos. Antes, cuando existían los “dos grandes bloques”, el planeamiento militar tenía su fundamento en el conocimiento más o menos certero de la amenaza y de sus “líneas de acción”, lo que desembocaba en un planeamiento más o menos estático con un número reducido de escenarios que permitía, desde el principio, identificar los medios y las capacidades necesarias para combatir o anular la amenaza predeterminada.

Actualmente, la indefinición de la amenaza, cada vez más cambiante, y el aletargamiento de la amenaza bipolar podrían indicar la necesidad del cambio en las capacidades de las unidades dedicadas a la protección marítima.

Además, hay que tener en cuenta que los nuevos riesgos y amenazas pueden afectar a más de un departamento y se precisa tanto la capacidad de reacción como la proactividad para hacerles frente.

En esta misma línea argumental, Miguel García Guindo y Gabriel Martínez-Valera González se pronuncian de la siguiente manera:

*“La política española de defensa en cuanto a su definición de riesgos y amenazas es fundamentalmente reactiva. La ausencia (por el momento) de un posicionamiento claro y contundente en los documentos tanto de la OTAN como de la UE y fundamentalmente de los Estados Unidos relativos a esta nueva amenaza, sumado al actual escenario económico, han frenado el desarrollo del planeamiento, organización y preparación de nuestras Fuerzas Armadas y de los departamentos gubernamentales afectados necesarios para confrontar este nuevo tipo de guerra.”<sup>321</sup>*

---

<sup>321</sup> GARCÍA GUINDO Miguel, MARTÍNEZ-VALERA GONZÁLEZ Gabriel, *La guerra híbrida: nociones preliminares y su repercusión en el planeamiento de los países y organizaciones occidentales*, Documento de trabajo 02/2015, Instituto español de estudios estratégicos, Granada, 15 de febrero de 2015, p32.

Por otra parte, el gran tráfico marítimo comercial unido al aumento de las actividades relacionadas con la mar, llevadas a cabo, en muchas ocasiones, por personal sin la debida cualificación y experiencia, hacen necesarias, cada vez más, mantener las capacidades relacionadas con la seguridad marítima relacionada con el salvamento de la vida humana en la mar.

Esta modificación y aumento de las capacidades no debería repercutir, en principio, en un mayor gasto, sino en una adquisición y gestión más eficiente de los recursos necesarios en el ámbito marítimo.

En este sentido, Jordi Marsall Muntalà plantea el problema político a la hora de la planificación y gestión de los recursos a largo plazo y teniendo en cuenta la imprevisibilidad de la amenaza.

*“Así nos hallamos no ante un problema técnico de planificación y de gestión, sino ante una problemática básicamente política. En primer lugar, la existencia de recursos depende de la voluntad política de dotarlos de forma suficiente (aunque sea dentro de las lógicas dificultades de cada etapa del ciclo económico, teniendo presente cual sea el grado de percepciones y preferencias de los ciudadanos) y no presupuesto a presupuesto, sino señalando un marco de recursos a medio y largo plazo. Y en segundo lugar, el cumplimiento real de este marco con las lógicas adaptaciones periódicas en función de la evolución de los distintos factores que afectan a la seguridad y defensa, sobre todo cuando nos hallamos en escenarios marcados por un alto grado de imprevisibilidad. Este hecho también obliga a buscar mecanismos que hagan más cortos los ciclos de vida y especialmente los procesos de adquisición de capacidades que deberán ser*

*suficientemente flexibles para adaptarse a los distintos entornos en que puedan y deban usarse.*<sup>322</sup>

Esta modificación, que ya apunta el informe CORA, podría realizarse, en el ámbito marítimo, en varias fases.

La primera aproximación sería realizar el acercamiento de todas las instituciones y organismos con responsabilidades en el ámbito marítimo para abordar los asuntos de la mar desde una perspectiva integral y holística.

La segunda fase consistiría en una fase de diseño de la estructura y organización de un órgano ejecutivo responsable de la actuación del Estado en el ámbito marítimo. En esta fase se realizarían los estudios necesarios para, en base a la experiencia acumulada en los distintos departamentos, diseñar este órgano para aligerar la estructura organizativa, realizar una gestión más eficiente de los recursos y racionalizar las nuevas adquisiciones para la actualización y renovación de la flota a la vez que se evitan redundancias innecesarias que repercuten negativamente en los presupuestos generales del Estado.

La tercera fase consistiría en la implementación de las conclusiones de la fase anterior para llegar a la creación del órgano ejecutivo necesario que integre todos los esfuerzos gubernamentales en el ámbito marítimo de los distintos Ministerios. El órgano así formado proporcionaría una visión clara e integral del ámbito marítimo y realizaría un planeamiento operativo y de los recursos necesarios con una visión holística que redundaría en una mayor eficiencia.

El establecimiento de estas tres fases, además de diseñar y crear el órgano ejecutivo necesario, debe abordar el problema de la organización y funcionamiento con visión integral para conseguir mejorar la eficiencia de la

---

<sup>322</sup> MARSALL MUNTALÀ Jordi, *La necesidad de un horizonte de estabilidad...*, Ob. Cit., p10.

Administración y el establecimiento de unos planes básicos de actuación para minimizar el impacto en la transición a esta nueva forma de proceder en el ámbito marítimo.

El órgano así diseñado tendría más responsabilidades y capacidad de decisión que el actual Consejo Nacional de Seguridad Marítima, constituido a principios de 2014, que se ocupa de asesorar al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional en el ámbito de la seguridad marítima, en la cooperación en las operaciones de seguridad marítima, en la elaboración de forma bimestral un análisis de amenazas y riesgos en el ámbito marítimo y en desarrollar el Plan integral de seguridad marítima en el estrecho de Gibraltar<sup>323</sup>.

Según el Informe Anual de Seguridad Nacional de 2014, el Consejo Nacional de Seguridad Marítima se ha mostrado como una herramienta eficaz para hacer frente a los retos y desafíos y proporciona un enfoque integral que potencia la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones en la prevención y resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima<sup>324</sup>. Es decir, que el Consejo Nacional de Seguridad Marítima actúa en el plano operativo pero no en el de gestión logística de los recursos para mejorar la relación coste-eficacia de los mismos y optimizar la Administración.

Por ello, el órgano referido optimizaría el empleo de los recursos al producir sinergias en cuanto a adquisición de unidades y sistemas, adquisición de repuestos y combustible, instrucción y adiestramiento del personal, I+D+i y mantenimiento, principalmente.

Además, la presencia en el Ministerio de todos los actores que tienen responsabilidades en el ámbito marítimo podría impulsar una política común

---

<sup>323</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, Informe anual de Seguridad Nacional 2014, Boletín Oficial del Estado, abril 2015, p1.

<sup>324</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, Informe anual de Seguridad Nacional 2014, Boletín Oficial del Estado, abril 2015, p10.

de gestión y actuación mantenida en el largo plazo lo cual hace más eficiente el empleo y la gestión de los recursos, de acuerdo a lo expresado por Jordi Marsall Muntalà:

*“La defensa no es algo que pueda improvisarse cuando aparece una amenaza ya que si se intenta así lo más probable es que no se pueda responder a tal amenaza. Una defensa mínimamente eficaz requiere la existencia de unas capacidades suficientes y una voluntad política que debe expresarse en un primer momento en la voluntad de conseguir estas capacidades y en un segundo momento, si se llega a la situación de amenaza, la voluntad de emplearlas.”<sup>325</sup>*

Por otra parte, un órgano ejecutivo dedicado a los asuntos de la mar presentaría una gran ventaja en lo relacionado con la toma de decisiones. Actualmente, la dispersión de competencias en los asuntos de la mar ralentiza y dificulta la toma de decisiones tanto de carácter operativo como logístico.

Un ejemplo reciente de esta dispersión de competencias y de la necesidad de coordinación de todos los actores con responsabilidades en el ámbito marítimo son los hechos relacionados con la “zona de exclusión” a la navegación y la pesca establecida por los trabajos del buque perforador “Rowan Renaissance” de la compañía Repsol y el buque “Artic Sunrise” de Greenpeace.

El buque “Artic Sunrise” violó la zona de exclusión determinada por el Gobierno de España y posteriormente fue retenido en el puerto de Los Mármoles, en Arrecife (Lanzarote). Durante este proceso tuvieron que participar y tomar decisiones, cada uno en su ámbito de responsabilidad, fundamentalmente, los siguientes organismos: Delegación del Gobierno en

---

<sup>325</sup> MARSALL MUNTALÀ Jordi, *La necesidad de un horizonte de estabilidad...*, Ob. Cit., p2.

Canarias, Capitanía marítima de Las Palmas, Autoridad Portuaria de Las Palmas, la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, la Guardia Civil y la Armada. Estos organismos dependen de diferentes Ministerios, habiendo sido los actores principales los dependientes de los Ministerios de Fomento y de Defensa. Esta dispersión de competencias dificulta y retrasa la toma de decisiones, o puede dar lugar a una actuación ineficiente del Estado. Por ello, un órgano ejecutivo que englobe todos los medios y asuma toda la responsabilidad de los asuntos de la mar será más eficiente en la toma de decisiones al disponer de “una sola cabeza”.

### **6.3. EL MINISTERIO DE LA MAR: RESPONSABILIDADES Y COMPETENCIAS.**

España es una nación eminentemente marítima por lo que no debería de vivir de espaldas a la mar sino, más aún, debería ser proactiva, máxime teniendo en cuenta que la mar es el medio de transporte más importante en cuanto a volumen de tráfico comercial, es una potencial fuente de riqueza y también es un entorno en el que pueden proliferar los riesgos y las amenazas.

Por ello, el Consejo de Seguridad Nacional, en su “Informe Anual de Seguridad Nacional 2013”, concluyó la necesidad de realizar una actuación preferente en lo relativo a “Seguridad Marítima”, que se materializó en la aprobación de la “Estrategia de Seguridad Marítima Nacional” y en la puesta en marcha del “Consejo Nacional de Seguridad Marítima”, junto con el “Comité de Situación”, de carácter transversal<sup>326</sup>.

La “Estrategia de Seguridad Nacional” aborda el problema de la optimización de los recursos en la Administración y lo identifica como uno de los principios informadores, concretamente el principio informador número 3

---

<sup>326</sup> Consejo de Seguridad Nacional, Departamento de Seguridad Nacional, *Informe Anual de Seguridad Nacional 2013*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2014, p145.



que se refiere a la “eficiencia y sostenibilidad en el uso de los recursos” y que explica de la siguiente manera:

*“un principio que, si bien debe presidir en todo momento la actuación administrativa, cobra especial significación en un contexto como el presente. Se sustenta en la priorización de los recursos y la optimización de su empleo, precisa el control y la evaluación de los resultados y orienta la organización administrativa.”<sup>327</sup>*

En el ámbito marítimo, esta búsqueda de la eficiencia y sostenibilidad de los recursos precisa de un análisis sistémico y holístico, ya que es necesario que el análisis de este ámbito y de sus elementos se realice como un todo, de una manera global e integrada, ya que solamente desde este punto de vista será posible comprender su funcionamiento y no sólo como la simple suma de sus partes. De esta manera, esta evaluación global servirá para optimizar los recursos materiales, humanos y financieros, máxime teniendo en cuenta la cantidad de departamentos ministeriales con responsabilidad en el ámbito marítimo.

En esta línea argumental, el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río afirma lo siguiente:

*“...en España son muchos los ministerios y organismos autonómicos, aparte del Ministerio de Defensa, que participan en asuntos marítimos. Es precisamente esta abundancia de medios y actores implicados, la que puede provocar, y de hecho provoca, redundancias, sobreesfuerzos e interferencias, casi siempre de carácter competencial, que pueden neutralizar o restar eficacia a la acción del Estado en la mar.”<sup>328</sup>*

---

<sup>327</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido*, 2013, p9.

<sup>328</sup> MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO Jaime, Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada, *La dimensión marítima de los intereses nacionales...*, Ob. Cit., p8.

Un ejemplo de esta redundancia y solapamiento de medios y actores implicados lo podemos encontrar en la existencia de los centros de control del espacio marítimo que disponen, principalmente, la Armada –el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM)–, la Guardia Civil –el Centro de Coordinación de Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CCVMF)– y SASEMAR –los Centros de Coordinación de Salvamento (CCS)–, todos con capacidad de monitorizar el entorno marítimo pero sin estar interconectados entre sí. Esta situación, que da lugar a sobreesfuerzos e interferencias, se podría ver agravada por la participación unilateral de los distintos organismos en el ámbito internacional.

La necesidad de esta visión integral en los asuntos de la mar no es un problema o requerimiento específico de la Administración española sino que trasciende fronteras tal y como se refleja en la documentación de la OMI desde 2014 en la cual se identifica como una de las medidas cruciales a implantar la siguiente:

*“Crear un comité de protección marítima nacional u otro sistema para coordinar la actividades conexas entre departamentos, organismos, autoridades de control y otras organizaciones estatales, operadores portuarios, compañías y demás entidades interesadas o que tienen a su cargo la implantación, el cumplimiento y el respeto de las medidas para incrementar la protección marítima y mejorar los procedimientos de búsqueda y salvamento.”<sup>329</sup>*

Como se puede apreciar en la recomendación de la implantación de esta medida, dicho comité debería disponer de una visión integral del ámbito marítimo al objeto de coordinar a todos los departamentos y actores con

---

<sup>329</sup> Organización Marítima Internacional, *Implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central*, enero de 2014, p9.

responsabilidades en la mar, al igual que sucede en la Administración española.

En el caso de España, la necesidad de disponer de una visión integral del ámbito marítimo ya se vislumbra en la definición de los doce ámbitos prioritarios de actuación que define la “Estrategia de Seguridad Nacional” en el cual se encuentra la “Seguridad marítima” cuyo objetivo engloba tanto a la “seguridad marítima” como a la “protección marítima” y la “protección del medio ambiente marino” de acuerdo a su definición:

*“Impulsar una política de seguridad en el espacio marítimo con la finalidad de mantener la libertad de navegación y proteger el tráfico marítimo y las infraestructuras marítimas críticas; proteger la vida humana en el mar; prevenir y actuar ante actividades criminales y actos terroristas que se desarrollen en este medio; proteger y conservar el litoral, los recursos del medio marino, el medio ambiente marino y el patrimonio arqueológico sumergido; y prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en el medio marino.”<sup>330</sup>*

Además, dicha definición ya apunta a una política de seguridad marítima integrada, que será tanto más fácil de elaborar cuanto más integrados estén los departamentos competentes.

Así, y de forma más clara, el enfoque integral se expone en la primera línea de acción estratégica para la consecución de este objetivo en la cual, además de hacer referencia al enfoque integral, también pone de manifiesto el elevado número de organismos de la Administración involucrados en el ámbito marítimo:

*“Adopción de un enfoque integral y potenciación de la actuación coordinada y cooperativa del elevado número de departamentos,*

---

<sup>330</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido, 2013, p39.*

*organismos y agencias de las Administraciones Públicas en la resolución de los problemas que afectan a la seguridad marítima.*<sup>331</sup>

Este enfoque integral también era compartido por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río al afirmar lo siguiente:

*“Un enfoque integral en la resolución de los problemas en todas y cada una de las dimensiones de la Seguridad marítima, que debe potenciar la actuación coordinada y cooperativa de las diferentes administraciones, integrando de forma eficaz las capacidades de prevención y respuesta de los medios civiles y militares.”*<sup>332</sup>

Esta necesidad de coordinación y cooperación dentro de la Administración se puede apreciar en la participación que cada organismo realiza en proyectos internacionales sin haber realizado una coordinación previa ni continuada. Así, por ejemplo, en el ámbito europeo, la Armada participa en *MARSUR network*<sup>333</sup> y la Guardia Civil en el proyecto *PERSEUS*<sup>334</sup>. Ambos proyectos no están interconectados a nivel nacional,

---

<sup>331</sup> *Ibidem*, p50.

<sup>332</sup> MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO Jaime, Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada, *La dimensión marítima de los intereses nacionales...*, Ob. Cit., p10.

<sup>333</sup> La red de vigilancia marítima (*Maritime Surveillance network – MARSUR network*) es desarrollada por la Agencia Europea de Defensa en 2006, a raíz de una decisión de los ministros de Defensa de la UE a finales de 2005 en la base de la necesidad de disponer de un conocimiento del entorno marítimo efectivo por su impacto en la seguridad, protección y medio ambiente marino. El objetivo de esta red es evitar duplicar esfuerzos y utilizar la tecnología disponible para la gestión de los datos y la información al objeto de mejorar la cooperación entre los ámbitos civiles y militares y apoyar la seguridad marítima en sus dos vertientes “safety” y “security” de forma sencilla, eficiente y a bajo coste.

<sup>334</sup> El proyecto *PERSEUS* nace dentro del programa marco FP7 de la Unión Europea, en el área de *security*, para atender las necesidades relacionadas con el control de la inmigración irregular y el narcotráfico ya que uno de sus objetivos principales es el desarrollo de *EUROSUR*. Este sistema empleará tecnología de uso dual para desarrollar un sistema de vigilancia marítima transnacional que se extenderá más allá de las costas proporcionando, por lo tanto, una mejora considerable en el conocimiento del entorno

persiguen el mismo objetivo de mejorar el conocimiento del entorno marítimo y tienen aplicación tanto en la vertiente *safety* como en la *security*. Esta falta de coordinación en el ámbito marítimo a nivel nacional influye negativamente en la eficiencia de la organización y del empleo de los recursos del Estado y, por lo tanto, requiere, para su solución, de un enfoque integral.

Este enfoque integral tiene que ver, además de con los numerosos organismos implicados en el ámbito marítimo, con los diferentes tipos de riesgos y amenazas y sus relaciones, tal y como se presenta en la “Estrategia de Seguridad marítima nacional”:

*“La realidad compleja y transversal de las amenazas a la seguridad marítima, que se manifiesta con demasiada frecuencia en crisis de diversa índole, ha obligado a adoptar enfoques integrales basados en la cooperación entre los actores competentes.”<sup>335</sup>*

Por otra parte, también hay que tener en cuenta que un órgano con una visión integral y con capacidad de ejecución de la política marítima en todo su espectro, racionalizaría el empleo de los recursos, ya que aseguraría su eficiencia. De otra manera, se podrían seguir dando situaciones con influencia negativa en la eficiencia de empleo de los medios y el aprovechamiento de los recursos disponibles como puede ser la baja del servicio de una unidad marítima que no siendo de utilidad para los cometidos para los que fue diseñada podría aprovecharse para otras funciones. Este tipo de situaciones solamente se podrían paliar si otro departamento se quisiese hacer cargo de esta unidad que, en caso contrario, se desguazaría. Tal es el caso, por ejemplo de la transferencia de una unidad de SASEMAR a la DAVA en 2015, a través de la consiguiente “venta” por un precio

---

marítimo. En la Unión Europea, este proyecto se mantendrá exclusivamente con orientación civil pero se mantiene una estrecha relación con la Agencia Europea de Defensa para asegurar la complementariedad de las tecnologías de doble uso.

<sup>335</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, 2013, p12.

simbólico. Esta clase de situaciones desaparecerían, asegurando la gestión y empleo eficiente de los recursos, si existiese un órgano ejecutivo con visión integral en el ámbito marítimo.

No obstante, a pesar de ser necesario un enfoque integral y multidisciplinar en el ámbito marítimo, el recientemente creado Consejo Nacional de Seguridad Marítima no parece abordar los asuntos relacionados con la gestión logística y la optimización del empleo de todos los recursos en términos de coste-eficacia sino que parece centrarse en el empleo operativo para la resolución de las incidencias de seguridad marítima.

El enfoque integral en el ámbito marítimo debe considerar, como se ha visto en los anteriores capítulos, la legislación marítima nacional e internacional para defender nuestros intereses nacionales, la gestión operativa y logística de los recursos marítimos y navales para conseguir un empleo más eficiente de los mismos, el planeamiento de los recursos a corto, medio y largo plazo para optimizar las inversiones, el análisis de los riesgos y amenazas para diseñar el planeamiento de las adquisiciones de los recursos y la forma de actuación ante ellos, las necesidades de investigación en el ámbito marítimo y, en general, todo lo relacionado con la seguridad de la vida humana en la mar, la protección del medio ambiente marino y la protección marítima.

Por ello, y dada la dispersión de competencias que existe entre los diferentes ministerios en relación con los asuntos de la mar, ya abordada en anteriores capítulos, parece conveniente llevar a cabo tres líneas de acción: una encaminada a optimizar la adquisición de los recursos, otra enfocada a la reforma estructural de la Administración y una última línea de acción dirigida a optimizar la gestión operativa de todos los recursos existentes. Al hacer referencia a todos los recursos se debe entender todos los recursos marítimos y navales existentes en el ámbito marítimo para actuar en los ámbitos de “seguridad marítima y protección del medio ambiente marino” y en la “protección marina” teniendo en cuenta que entre éstos también se deben incluir los empleados en la investigación marina.

La optimización de la gestión de los recursos y la reforma estructural de la Administración se han expuesto en el capítulo anterior en el apartado sobre el futuro de las administraciones públicas. No obstante, se deben tener muy presentes a la hora de diseñar la estructura del organismo necesario para decidir lo necesario en el ámbito marítimo ya que son muy diferentes los recursos marítimos y navales implicados.

Actualmente, esta gestión integral no se realiza ni siquiera en cada uno de estas vertientes de la seguridad marítima, como queda patente en el programa SYMDEX'15 que inaugurará el Secretario de Estado de Defensa y que se desarrolló en el CESEDEN del 30 de junio al 2 de julio de 2015. Durante este programa, el Subdirector General de Gestión de Programas de la Dirección General de Armamento y Material de la Secretaría de Defensa, Pedro Andrés Fuster González, expuso su ponencia titulada "Por una gestión integral de los Programas de Armamento y Material" que hace ver la necesidad de un planteamiento integral para la gestión, especialmente, de los grandes programas de armamento y material.

En cuanto a la optimización de la gestión operativa de todos los recursos involucrados en los asuntos de la mar parece conveniente plantear la creación de un órgano asesor con capacidad para coordinar y, en su caso, dirigir las acciones necesarias para resolver los diferentes tipos de incidencias que se pueden dar en la mar. Como ejemplo o referencia para el diseño de este organismo se puede tomar el Centro de Inteligencia contra el Terrorismo y el Crimen Organizado al que corresponde, entre otras funciones, el establecimiento de criterios de coordinación operativa de los servicios actuantes en los supuestos de coincidencia o concurrencia en las investigaciones. Este organismo, con rango de Subdirección General, depende del Secretario de Estado de Seguridad que se encuentra bajo la inmediata autoridad del Ministro del Interior ya ha sido el fruto de una fusión del antiguo Centro de Inteligencia contra el Crimen Organizado y del Centro Nacional de Centro Nacional de Coordinación Antiterrorista que sin duda ha supuesto, entre otros objetivos y razones, una manera de optimizar la

Administración y mejorar la coordinación de las actuaciones en su ámbito competencial.

El Secretario de Estado de Seguridad tiene entre sus funciones:

- El ejercicio del mando de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (FCSE), la coordinación y la supervisión de los servicios y misiones que les corresponden.
- La dirección, impulso y coordinación de las actuaciones del Departamento en materia de crimen organizado, tráfico de drogas, blanqueo de capitales relacionado con dicho tráfico y delitos conexos.

Esta coordinación y dirección de las FCSE tiene por resultado un empleo más eficiente de las mismas. Esta optimización del empleo se hace patente, especialmente, en las operaciones relacionadas con el tráfico de drogas donde podrían llegar a actuar para la misma operación el Cuerpo Nacional de Policía, la Guardia Civil, la División Adjunta de Vigilancia Aduanera y la Armada, con las correspondientes ventajas e inconvenientes derivados de la diferente organización operativa y la actuación conjunta<sup>336</sup>.

Es de reseñar que el CITCO, teniendo rango de Subdirección General, coordina, impulsa y dirige las actuaciones de la Dirección General de la Policía y la Dirección General de la Guardia Civil y que, actualmente, sus funciones se encuentran en el ámbito de la coordinación entre organismos y no tiene competencias en la gestión operativa y logística de los mismos. Por otra parte hay que tener en cuenta que estos organismos pertenecen al mismo Ministerio: el Ministerio del Interior. Además, este organismo no puede establecer planes de actuación ya que no es un órgano superior de la

---

<sup>336</sup> Este conocimiento se basa en la experiencia propia.



Administración General del Estado<sup>337</sup>, por lo que con un órgano de este rango no se conseguiría la visión y actuación integral que se persigue.

En esta misma línea, la “Estrategia de Seguridad Nacional” ha previsto la creación del “Consejo de Seguridad Nacional” con sus correspondientes “Comités especializados” para asistir al Presidente del Gobierno en sus funciones relativas a la dirección, liderazgo e impulso de la Política de Seguridad Nacional, toda vez que es necesario disponer de las herramientas adecuadas para instrumentar unas respuestas eficaces, modulares, flexibles y ajustadas a los riesgos y amenazas que afrontamos. Se trata, en definitiva, de disponer de una visión integral y de la necesaria capacidad de decisión de los problemas que comprometen la Seguridad Nacional.<sup>338</sup>

No obstante, el Consejo de Seguridad Nacional, cuya dirección corresponde al Presidente del Gobierno, no contempla entre sus funciones<sup>339</sup> la de la planificación y la gestión de los recursos por lo que no

---

<sup>337</sup> De acuerdo con el punto 8 del artículo 6 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, “Corresponde a los órganos superiores establecer los planes de actuación de la organización situada bajo su responsabilidad y a los órganos directivos su desarrollo y ejecución”.

<sup>338</sup> Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido, 2013, p55.*

<sup>339</sup> Según el capítulo 5 “Un nuevo Sistema de Seguridad Nacional” de la Estrategia de Seguridad Nacional, el Consejo de Seguridad Nacional, bajo la dirección del Presidente del Gobierno, tiene las siguientes sus funciones principales:

- asistir al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional;
- promover e impulsar la revisión de la Estrategia de Seguridad Nacional;
- promover e impulsar la elaboración de las Estrategias de segundo nivel que sean necesarias y proceder, en su caso, a su aprobación;
- verificar el grado de cumplimiento de la Estrategia de Seguridad Nacional;
- aprobar el Informe Anual de Seguridad antes de su presentación a las Cortes Generales;
- dirigir y coordinar la gestión de crisis;
- dictar las directrices necesarias en materia de planificación y coordinación de la Política de Seguridad Nacional;
- realizar el control del adecuado funcionamiento del Sistema de Seguridad Nacional;
- realizar aquellas otras funciones que le atribuya el ordenamiento jurídico o que le encomiende el Presidente del Gobierno.

aporta la solución completa al problema en cuestión que se plantea sobre la necesidad de un organismo que disponga de una visión integral con capacidad de planificación a largo plazo y de gestión de los recursos marítimos y navales para mejorar la eficiencia de la organización, de la gestión y del empleo de los medios.

Por lo tanto, el Consejo de Seguridad Nacional no podría aportar la solución completa al problema a no ser que se ampliasen sus funciones. En caso de acometer dicha ampliación, ésta debería materializarse en los Comités Especializados que ya contemplan la Estrategia de Seguridad Nacional y la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional. Entre dichas Estrategias se menciona la existencia de un Comité Especializado de Seguridad Marítima y de un Comité Especializado de Situación. Ambos comités, que actúan de forma complementaria, dan apoyo al Consejo de Seguridad Nacional para el cumplimiento de sus funciones<sup>340</sup>. De tal manera que el Comité Especializado de Seguridad Marítima se encarga de apoyar al Consejo de Seguridad Nacional en la dirección y coordinación de la Política de Seguridad Nacional en el ámbito de la seguridad marítima, y el Comité Especializado de Situación es convocado para llevar a cabo la gestión de las situaciones de crisis en el ámbito de la seguridad marítima.

Al objeto de proporcionar una respuesta integral en el ámbito marítimo podrían reunirse estos Comités Especializados en un Consejo de Seguridad Marítima Nacional, dependiente o complementario del Consejo de Seguridad

---

<sup>340</sup> De acuerdo con la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional: “Bajo la dirección del Presidente del Gobierno, la estructura se compone de tres órganos: uno ya existente, el Consejo de Seguridad Nacional, como Comisión Delegada del Gobierno para la Seguridad Nacional; y dos nuevos: el Comité Especializado de Seguridad Marítima, que dará apoyo al Consejo de Seguridad Nacional prestando asistencia a la dirección y coordinación de la Política de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima, así como reforzando la coordinación, cooperación y colaboración entre Administraciones Públicas y entre éstas y el sector privado; y el Comité Especializado de Situación, que, con apoyo del Centro de Situación del Departamento de Seguridad Nacional, gestionará las situaciones de crisis de seguridad marítima que, por su transversalidad o su dimensión, desborden las capacidades de respuesta de los mecanismos habituales. Los dos Comités Especializados actuarán de forma complementaria.”

Nacional, cuyas funciones deberían ampliarse para incluir la planificación y la gestión de los recursos. Llegado a este punto, habría que plantearse que capacidad de actuación tendría este Consejo para poder ser efectivo en cuanto a la implementación de la Política Marítima española teniendo en cuenta la dispersión existente de las competencias en el ámbito marítimo entre los distintos ministerios y las competencias del Consejo como órgano asesor del Presidente del Gobierno.

Así pues, antes de adaptar el Consejo de Seguridad Nacional a esta necesidad de control integral del ámbito marítimo, habría que plantearse el tipo de órgano que debería asumir estas funciones teniendo en cuenta la organización de la Administración española.

Así, el rango del organismo debería determinarse atendiendo a sus responsabilidades y competencias que, al menos, deberían ser las siguientes:

- La planificación de los recursos materiales, humanos y financieros necesarios en el ámbito marítimo.
- Desarrollar la plena coherencia y coordinación de los instrumentos existentes en los distintos departamentos.
- El ejercicio del mando de los recursos marítimos y navales, la coordinación y la supervisión de los servicios y misiones que les corresponden.
- La dirección, impulso y coordinación de las actuaciones del Departamento en aquellas materias relacionadas con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y la protección marítima.
- La dirección, impulso y coordinación de las actuaciones del Departamento en aquellas materias relacionadas con la defensa de los intereses nacionales en nuestros espacios marítimos de soberanía o jurisdicción, especialmente en materia de catástrofes y calamidades públicas, crimen organizado, tráfico de drogas, inmigración irregular y blanqueo de capitales relacionado con dicho tráfico y delitos conexos, estando excluidas las operaciones militares.

En cuanto a la planificación de los recursos, en términos de eficacia, debería realizarse de forma paralela y en coordinación con el ciclo de planeamiento de la Defensa al objeto de buscar sinergias y evitar duplicidades para optimizar las inversiones, toda vez que los recursos de la Armada intervienen en la protección marítima en primera instancia y, además, colaboran en la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marítimo.

Por otra parte, para determinar el rango del organismo hay que tener en cuenta los organismos e instituciones con recursos marítimos y navales (Armada, SASEMAR, DAVA, CNP, GC, IEO, CRM, SEGEPESCA, ISM, Capitanías Marítimas y la Armada) dependen de diferentes Ministerios. Además, habrá que tener en cuenta otros actores, sin recursos en el ámbito marítimo, pero con gran responsabilidad, como son los encargados de defender los intereses nacionales a través de la legislación nacional e internacional. Si todos estos organismos perteneciesen al mismo Ministerio se podría plantear un rango de Dirección o Subdirección General pero al tener que relacionarse diferentes Ministerios y tener responsabilidades que afectan a todos ellos (planificación de recursos y dirección de las actuaciones, principalmente) no parece conveniente. Además, una Dirección General es un órgano directivo encargado de la gestión de una o varias áreas funcionalmente homogéneas de un Ministerio por lo que tampoco ofrece la solución completa al problema.

Así, dado que el organismo a crear necesario debe abordar, principalmente, la gestión operativa y logística y la planificación de los recursos relacionados con el ámbito marítimo; ejercer la dirección y coordinación de los mismos, y ser coherente con la estructura administrativa actual, las opciones posibles serían una Secretaría de Estado o un

Ministerio, que son los órganos superiores del Estado que pueden realizar este tipo de funciones<sup>341</sup>.

De ser una Secretaría de Estado, y teniendo en cuenta los organismos implicados en el ámbito marítimo, no parece recomendable situar dicha Secretaría en ninguno de los Ministerios correspondiente a los organismos con competencias en la mar ya que ello conllevaría un problema competencial interdepartamental. Así pues, dado que el Consejo de Seguridad Nacional se centra en las actuaciones y se encuentra bajo la dirección del Presidente del Gobierno, podría plantearse la creación de una Secretaría de Estado de la Mar dependiente del Ministerio de la Presidencia, toda vez que es este Ministerio el encargado de la coordinación interministerial encomendada por las disposiciones vigentes, el Gobierno o su Presidente; y que los Secretarios de Estado son órganos superiores de la Administración General del Estado, directamente responsables de la ejecución de la acción del Gobierno en un sector de actividad específica de un Departamento o de la Presidencia del Gobierno<sup>342</sup>.

Por ello, atendiendo a las funciones del organismo buscado, parece más conveniente la creación de un órgano ministerial o de una Secretaría de Estado dependiente del Ministerio de la Presidencia. La otra opción sería la creación de un Consejo de Seguridad Marítima Nacional, conteniendo a los actuales Comités especializados de Seguridad Marítima y de Situación, que actuaría integrado en el Consejo de Seguridad Nacional o de forma paralela y complementaria, pero con la salvedad de que, además de ser órgano asesor debería disponer de función ejecutiva.

Al objeto de no engordar la Administración, es necesario analizar la estructura y posible organización de dicho organismo para determinar la solución más idónea.

---

<sup>341</sup> Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (BOE 90/1997), artículo 6. "Órganos superiores y órganos directivos".

<sup>342</sup> De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno (BOE 285).

#### **6.4. EL MINISTERIO DE LA MAR: ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN.**

Teniendo en cuenta la necesidad de la racionalización de las estructuras y del objetivo de conseguir una Administración más racional y eficaz, tal y como se expresa en el informe CORA, parece conveniente aprovechar la estructura actual para no “engordar” la organización y mejorar su eficiencia. Por ello, se debe considerar la estructura y organización necesaria para este organismo al objeto de determinar su entidad.

El organismo, ya sea una Secretaría de Estado, un Ministerio o un Consejo Nacional, para evitar injerencias interdepartamentales, debe encontrarse bajo la dirección del Presidente del Gobierno, de forma análoga a lo que sucede con el Consejo de Seguridad Nacional, para adoptar las decisiones relacionadas con la actuación, planificación y gestión de los recursos en el ámbito marítimo, estando excluidas las actuaciones relacionadas con la Defensa nacional.

Este organismo así formado emitiría las grandes directrices que desarrollarían y llevarían a efecto los Ministerios implicados para asegurar, de este modo, una respuesta conjunta y más eficiente.

Dado que existen dos vertientes claramente diferenciadas en el ámbito marítimo, aunque pueden coexistir en determinados tipos de incidentes, parece recomendable disponer, también, de una capacidad de actuación “sectorial” en cada una de ellas.

A continuación se presentarán las distintas opciones de forma escalada atendiendo a su jerarquía en la organización de la Administración General del Estado.

##### **6.4.1. El Consejo de Seguridad Marítima Nacional.**

Debido a que las decisiones tomadas en el ámbito marítimo pueden influir en todos en los Ministerios que participaban de competencias en la mar, todos los Ministerios implicados deberían poder tener representación en el Consejo de Seguridad Marítima Nacional.

Teniendo en cuenta que, como se ha defendido, el órgano llamado a organizar el ámbito marítimo debe contar con una visión integral, éste tendrá que abordar los retos de emitir las directrices para la elaboración de los planes y programas a corto, medio y largo plazo para la adquisición y gestión de los recursos humanos, materiales y financieros principalmente.

En este sentido, hay que tener en cuenta que este Consejo tendría que tener más funciones que el ya existente Consejo de Seguridad Nacional ya que debería incorporar la planificación de los recursos.

Dicho Consejo, que sería presidido y convocado por el Presidente del Gobierno, estaría formado por los siguientes Ministros:

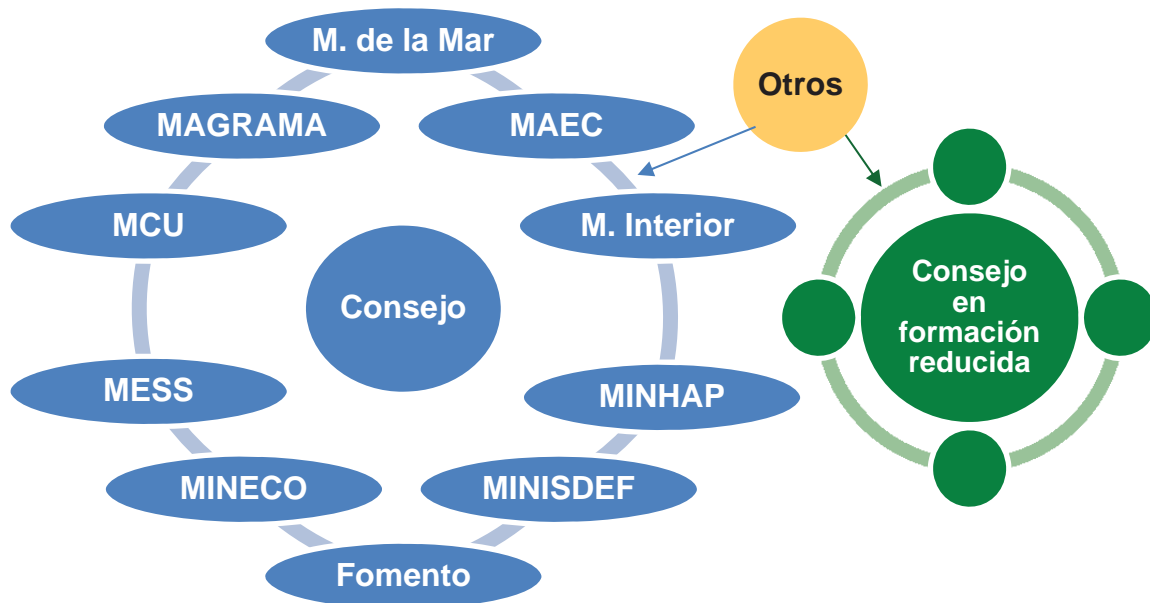
- Ministro de Fomento.
- Ministro de Defensa.
- Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
- Ministro de Interior.
- Ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación.
- Ministro de Empleo y Seguridad Social.
- Ministro de Educación, Cultura y Deporte.
- Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Ministro de Economía y Competitividad.

La formación del Consejo podría variar, no necesitando la presencia de todos sus representantes, según fuera la naturaleza de los asuntos a tratar. Por ejemplo, si se trata de resolver una incidencia en la mar relacionada con el narcotráfico, no habría razón para reclamar la asistencia del Ministro de Educación, Cultura y Deporte o del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, aunque tuviera que estar implicado posteriormente para acciones derivadas relacionadas con la prevención. Otro ejemplo podría ser la renovación de la flota de los buques asistenciales que dependen del Ministerio de Empleo y Seguridad Social; en este caso no habría razón de

convocar, por ejemplo, al Ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación. Asimismo, podrían ser convocadas otras autoridades de gobiernos locales o representantes de organismos o instituciones cuya actuación pudiera ser relevante.

Así pues, el Consejo se podría reunir en pleno o en formación reducida e incorporar, en caso necesario, a otros organismos.

**Gráfico 66. Composición del Consejo de Seguridad Marítima Nacional.**



Fuente: Elaboración propia.

Como órgano de trabajo, para el ejercicio de sus funciones, el Consejo podría contar con una Comisión Interministerial formada por representantes de cada uno de los Ministerios parte. La Comisión Interministerial estaría formada por representantes de los siguientes organismos, con nivel orgánico mínimo de Subdirector General:

- Ministerio de Fomento: Dirección General de Marina Mercante.
- Ministerio de Defensa: Secretaría de Estado de Defensa, Estado Mayor de la Defensa, Estado Mayor de la Armada.



- Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.
- Ministerio de Interior: Secretaría de Estado de Seguridad.
- Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación: Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores.
- Ministerio de Empleo y Seguridad Social: Secretaría de Estado de la Seguridad Social.
- Ministerio de Educación, Cultura y Deporte: Secretaria de Estado de Cultura.
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente: Secretaría General de Pesca.
- Ministerio de Economía y Competitividad: Secretaría de Estado de Investigación.

Dado que, como ya se ha explicado, deben tenerse en cuenta la importancia de las dos vertientes del ámbito marítimo –la seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*) y la protección marítima (*security*)–, parece conveniente que la vicepresidencia del Consejo de Seguridad Marítima y la presidencia de la Comisión Interministerial se reparta entre el Ministerio de Fomento y el de Defensa.

El Director del Gabinete Técnico del Secretario de Estado de Defensa actuaría como Secretario sin voz ni voto.

La Comisión Interministerial contaría con el apoyo de una Secretaría Permanente, al frente de la cual estaría el secretario de la Comisión.

La Comisión Interministerial se reuniría en sesión ordinaria, previa convocatoria de su Presidente, antes de cada reunión del Consejo.

El Presidente de la Comisión, dependiendo de los asuntos a tratar, podría convocar a otros representantes de otros departamentos ministeriales con nivel orgánico mínimo de Subdirector General.

En todo caso, aún sin contar con la Comisión Interministerial, las conclusiones que resultasen de este Consejo deberían hacerse efectivas a través del Ministerio de la Presidencia, toda vez que el Consejo no dispone de función ejecutiva sino de una función asistencial al Presidente del Gobierno en la dirección de la Política de Seguridad Nacional. De tal manera que el Ministerio de la Presidencia aumentaría sus funciones más allá de la coordinación interministerial necesaria en el ámbito marítimo para hacerse responsable de, por ejemplo, la planificación de los recursos en dicho ámbito. Esta ampliación de funciones parece no estar de acuerdo con las atribuidas en el Real Decreto que regula su estructura orgánica básica<sup>343</sup>. Además, por otra parte, la creación de este Consejo de Seguridad Marítima Nacional, aunque llevaría a cabo la coordinación interministerial, no solucionaría la dispersión de competencias existente en la Administración en relación con el ámbito marítimo.

**Gráfico 67. Estructura orgánica básica del Consejo de Seguridad Marítima Nacional.**



Fuente: elaboración propia.

---

<sup>343</sup> Real Decreto 199/2012, de 23 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de la Presidencia y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 20).

#### 6.4.2. La Secretaría de Estado de la Mar.

De la misma manera que se planteó, en el apartado anterior, la formación de un Consejo para los asuntos relacionados con el ámbito marítimo, también se podría plantear la creación de una Secretaría de Estado, con el añadido de que los Secretarios de Estado son órganos superiores del Gobierno y les corresponde la función ejecutiva.

Esta Secretaría de Estado de la Mar podría articularse en dos Direcciones Generales, una para cada vertiente del ámbito marítimo: “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” y “protección marítima (*security*)”.

En esta Secretaría participarían los mismos Ministerios relacionados anteriormente para la composición del Consejo de Seguridad Marítima Nacional, divididos entre las dos Direcciones Generales (*safety* y *security*) atendiendo a sus competencias.

Llegado a este punto, y antes de plantear el diseño concreto de la Secretaría de Estado de la Mar, aparecen ya varias cuestiones a resolver.

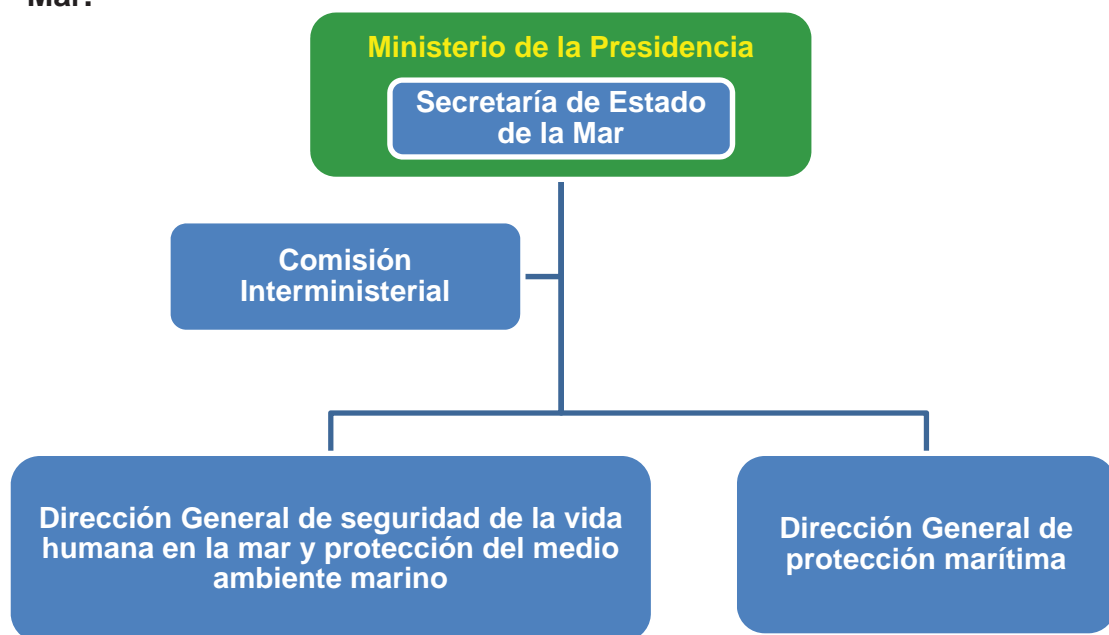
La primera sería el nombramiento del Secretario de la Mar. Teniendo en cuenta la existencia de las dos vertientes en el ámbito marítimo –*safety* y *security*– y su importancia por igual, dicho Secretario podría provenir tanto del Ministerio de Fomento como del de Defensa para facilitar el conocimiento del entorno marítimo. En principio este nombramiento no debería generar ningún problema siempre y cuando dicho Secretario no permanezca vinculado al Ministerio de procedencia, al objeto de evitar tentaciones en la distribución de, por ejemplo, las asignaciones presupuestarias a determinados proyectos.

El segundo problema que aparece es la dependencia de esta Secretaría de la Mar. Como ya se ha mencionado en el párrafo anterior, al objeto de evitar tentaciones, esta Secretaría no podría depender en uno de los Ministerios con, por ejemplo, necesidades presupuestarias –directas o indirectas– en el ámbito marítimo. Así, al igual que pasaba con el Consejo de Seguridad Marítima Nacional, esta Secretaría podría depender del Ministerio

de la Presidencia. En este caso, nos encontraríamos con los mismos inconvenientes relacionados en el caso del Consejo de Seguridad Marítima Nacional referente a las funciones del Ministerio de la Presidencia.

Por otra parte, la creación de esta secretaría presenta una clara ventaja respecto al Consejo de Seguridad Marítima nacional, que es el disponer de la función ejecutiva. Además, dependiendo del diseño de su estructura orgánica, la Secretaría de Estado de la Mar podría solucionar el inconveniente de la dispersión de competencias en el ámbito marítimo entre los distintos órganos ministeriales al absorber todas las competencias de los distintos ministerios para los asuntos relacionados con la mar.

**Gráfico 68. Estructura orgánica básica de la Secretaría de Estado de la Mar.**



Fuente: elaboración propia.

Así pues, salvando la dificultad de encuadrar la Secretaría de Estado de la Mar en el Ministerio de la Presidencia, su creación podría dar solución al problema de la búsqueda de un órgano con capacidad ejecutiva para

actuar en el ámbito marítimo con una visión integral y eliminando la dispersión de competencias en la Administración.

Esta Secretaría también podría contar con el apoyo de una Comisión Interministerial para aquellos asuntos en que la coordinación interdepartamental fuese necesaria.

#### **6.4.3. El Ministerio de la Mar.**

Los Secretarios de Estado “responden ante el Ministro de la ejecución de los objetivos fijados para la Secretaría de Estado” y deben “ejercer las competencias sobre el sector de actividad administrativa asignado que les atribuya la norma de creación del órgano o que les delegue el Ministro y desempeñar las relaciones externas de la Secretaría de Estado, salvo en los casos legalmente reservados al Ministro”, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Por otra parte, dicha Ley establece, en su artículo 8, que la Administración General del Estado se organiza en Ministerios y, en su artículo 9, que en los Ministerios pueden existir Secretarías de Estado.

Además, la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, establece en su articulado que los Ministros y los Secretarios de Estado son órganos superiores del Gobierno y que les corresponde la función ejecutiva, teniendo que actuar los Secretarios de Estado bajo la dirección del titular del Departamento al que pertenezcan.

Dado que es necesario disponer de capacidad de actuación sistémica y holística en el ámbito marítimo y de ejecución de políticas sectoriales en cada una de las vertientes de dicho ámbito (“seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” y “protección marítima (*security*)”) se precisaría de un órgano superior de la Administración General del Estado que se divida, además, en otros dos órganos superiores encargados de cada una de dichas vertientes.

Como se ha visto, de acuerdo a la Ley 6/1997 y la Ley 50/1997, el Ministro es el órgano superior del Gobierno que se encarga de dirigir a los Secretarios de Estado, que también son órganos superiores, disponiendo, además, de una visión integral del departamento. Por lo tanto, parece aconsejable disponer de un “Ministerio de la Mar” con dos Secretarías de Estado: la Secretaría de Estado para la “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” y la Secretaría de Estado para la “protección marítima (*security*)”.

Este Ministerio de la Mar soluciona el problema presentado con las funciones del Ministerio de la Presidencia a la hora de crear la Secretaría de la Mar dentro de dicho Ministerio y mantiene y mejora la ventaja de la Secretaría de Estado de la Mar en cuanto a la función ejecutiva y visión integral.

Además, hay que tener en cuenta que los recursos de las Fuerzas Armadas que deban participar en los incidentes relacionados con la “protección marítima” dependen del Jefe de Estado Mayor de la Defensa<sup>344</sup> que tiene rango de Secretario de Estado<sup>345</sup> por lo que refuerza la idea de que el órgano del Gobierno encargado de la “protección marítima” no debería ser inferior a Secretario de Estado si se quiere mantener el mismo nivel de interlocución en la vertiente “*security*” del ámbito marítimo.

Teniendo en cuenta las dos vertientes del ámbito marítimo y el peso que tiene cada Ministerio en el dicho ámbito, como se ha visto en los capítulos anteriores, la selección de los Secretarios de Estado parece bastante clara. Así, el Secretario de Estado para la “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino” debería de ser

---

<sup>344</sup> Según lo dispuesto en el Real Decreto 872/2014, de 10 de octubre, por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas (BOE 252), corresponde al Jefe del Estado Mayor de la Defensa, bajo la dependencia del Ministro de Defensa, el mando de la estructura operativa de las Fuerzas Armadas y el mando del Estado Mayor de la Defensa.

<sup>345</sup> De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 454/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa.

un representante del Ministerio de Fomento y el Secretario de Estado para la “protección marítima” sería un representante del Ministerio de Defensa. De esta manera, se asegura que la gestión de los medios marítimos y navales necesarios, que suponen grandes inversiones, se optimiza teniendo en cuenta el peso de los Ministerios con mayor responsabilidad en la mar y con mayor número de recursos marítimos y navales.

En cuanto a la decisión del nombramiento del Ministro de la Mar se presentan dos opciones: nombrar un ministro específico o emplear el sistema de “doble gorra” en el cual uno de los ministros del Gobierno asumiría también esta función.

El nombramiento de un ministro específico no tiene mayor complicación que el aumento de un puesto de ministro en el Gobierno.

En cuanto a la determinación del Ministro de la Mar con el sistema de la “doble gorra”, la situación no es tan evidente dada la importancia y peso que tienen las dos vertientes de la seguridad marítima. Así, el Ministro de la Mar podría ser un representante del Ministerio de Fomento o del Ministerio de Defensa, por ser estos Ministerios los que tienen, atendiendo a sus misiones y recursos, una mayor implicación en el ámbito marítimo –el Ministerio de Fomento en la parte de “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” y el Ministerio de Defensa en la parte de “protección marítima” (*security*)”–.

La presencia de un Ministro de la Mar vinculado siempre a una de las vertientes de la seguridad marítima no aseguraría la disposición de una visión integral compensada del ámbito marítimo, situación que podría derivar en una disminución de la eficiencia en la gestión de los recursos marítimos y navales que podría acarrear carencias importantes que afectasen a la ejecución de la acción del Estado en el área de “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” o en la de “protección marítima” (*security*)”–, según el caso.

Así pues, podría ser necesaria una rotación entre estos dos Ministerios –Defensa y Fomento– a la hora de resolver el nombramiento del Ministro de la Mar en el caso de emplear el sistema de “doble gorra”.

Esta rotación se podría realizar cada dos o cada cuatro años, coincidiendo con el inicio y revisión del planeamiento de los recursos de la Defensa<sup>346</sup>. De esta manera se fomenta la continuidad de los criterios y el equilibrio necesario en el planeamiento entre las dos vertientes: “safety” y “security”.

El planeamiento de los recursos de la Defensa se realiza cada dos años con revisión en los dos siguientes. Con este sistema de planeamiento y rotación cada dos años se compensaría en el mismo ciclo de planeamiento la parte dedicada a la “protección marítima” y la dedicada a la “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino”.

En el caso de que se adoptase este sistema de planeamiento a cuatro años con rotaciones cada cuatro años, la compensación entre las dos vertientes de la seguridad marítima se realizaría cada dos ciclos de planeamiento.

La ventaja de la rotación cada cuatro años en vez de cada dos, es que se puede hacer coincidir con los periodos de cada legislatura, en los cuales ya se realiza normalmente el cambio de ministros cuando cambia el Gobierno. Además, teniendo en cuenta que los ministros no tienen por qué ser personas vinculadas profesionalmente ni con una formación específica asociada al departamento que dirigen, ya que su nombramiento responde a un acto volitivo del Jefe del Estado a propuesta de su Presidente<sup>347</sup>, no parece que sea razonable plantear una rotación que no coincida con las legislaturas. El hecho de plantear una rotación no debería sorprender ya que, en este caso, los que fueran a ser nombrados Ministros de la Mar

---

<sup>346</sup> De acuerdo con el apartado tercero de la Orden Ministerial 37/2005, de 30 de marzo, por la que se regula el proceso de Planeamiento de la Defensa que establece lo siguiente:

“El Planeamiento de la Defensa es un proceso ordenado que dará comienzo cada cuatro años y tendrá una ejecución de dos años con revisión en los otros dos.”

<sup>347</sup> El nombramiento de los miembros de Gobierno se realiza de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 62 y 100 de la Constitución española.



tendrían la ventaja de conocer ya parte del problema al haber trabajado al menos con alguna de las vertientes de la seguridad marítima. Esta rotación presenta, por lo tanto, más ventajas que un intercambio de carteras ministeriales entre otros departamentos, como ya sucede.

Por otra parte, el sistema de “doble gorra” presenta el problema de las “tentaciones” para favorecer el Ministerio del que ya era titular (Fomento o Defensa), derivando por ejemplo, ciertas asignaciones presupuestarias hacia dicho Ministerio de origen. Y, además, una vez transferidas al Ministerio de la Mar todas las competencias en el ámbito marítimo ya carecería de sentido este reparto ya que dichos Ministerios, salvando lo relacionado con la Defensa Nacional, ya no tendrían “peso específico” en el ámbito marítimo.

Así pues, la estructura orgánica básica del Ministerio de la Mar, sin desarrollar las Secretarías y Subsecretaría de Estado, sería la que figura en el gráfico siguiente<sup>348</sup>.

**Gráfico 69. Estructura orgánica básica del Ministerio de la Mar.**



Fuente: elaboración propia.

<sup>348</sup> La aparición de una Comisión Interministerial, como órgano asesor para la toma de decisiones, en la estructura orgánica básica se explica más adelante.

En cuanto a las Secretarías de Estado, al objeto de no engordar la Administración, se deberían formar con miembros pertenecientes a los Ministerios con responsabilidades en el ámbito marítimo. Cada Ministerio debería transferir al Ministerio de la Mar, de acuerdo a su nivel de responsabilidad y competencia en el ámbito marítimo, las responsabilidades y el personal relacionado con las mismas.

Adicionalmente a estas Secretarías de Estado, el Ministerio debe contar con una Subsecretaría, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

La estructura orgánica básica de cada Secretaría y de la Subsecretaría de Estado deberá definirse durante la fase de diseño de la estructura aludida en el apartado sobre el futuro de las administraciones públicas. Este diseño deberá tener en consideración las diferentes estructuras existentes en los distintos Ministerios para crear una nueva que integre las actuales empleando, en la medida de lo posible, el personal dedicado a las mismas, es decir, realizando una migración entre departamentos. A este respecto hay que tener presente que este personal ya no sería necesario en estos Ministerios de procedencia ya que, al transferir las competencias al Ministerio de la Mar, deberían desaparecer los elementos asociados al ámbito marítimo de los distintos Ministerios actualmente implicados de acuerdo a lo dispuesto en el informe CORA.

Tal y como se explicó anteriormente, entre los principios en que se basa el informe de la reforma de las administraciones públicas (AA.PP.) se encuentran los siguientes:

- Racionalización del sector público. Supresión de órganos y entidades duplicadas, ineficientes o no sostenibles.
- Mejora de la eficiencia de las AA.PP.

De acuerdo con estos principios se deben suprimir los órganos duplicados y mejorar la eficiencia de las AA.PP, por lo que la migración completa del personal asociado a la transferencia de responsabilidades y la supresión de los órganos de procedencia está justificado y es necesario.

De esta manera, al extraer de los Ministerios con responsabilidades en el ámbito marítimo los puestos de trabajo necesarios para el funcionamiento del Ministerio de la Mar, la creación de este Ministerio no supondría aumento de puestos en la Administración ni de retribuciones. Es más, reunir en un mismo Ministerio las competencias del Estado en el ámbito marítimo, actualmente dispersas, posiblemente tenga como efecto colateral la disminución de los puestos de trabajo en la Administración ya que se acabaría con la duplicación de esfuerzos derivado de solapamiento de competencias interdepartamentales existentes.

Por lo tanto, el Ministerio así diseñado contribuiría al “adelgazamiento” de la Administración y a la mejora de su eficacia y eficiencia.

Debido a que las decisiones tomadas en el ámbito del Ministerio de la Mar pueden influir en los Ministerios que participaban de competencias en el ámbito marítimo antes de su creación y tener repercusión en otros departamentos debido a “efectos colaterales” de determinadas decisiones en el ámbito marítimo, este Ministerio así formado podría contemplar el empleo de una Comisión Interministerial formada *ad hoc*, según los asuntos a tratar, con la posible participación de representantes de los siguientes organismos, con nivel orgánico mínimo de Subdirector General:

- Ministerio de Fomento: Secretaría General de Transporte.
- Ministerio de Defensa: Secretaría de Estado de Defensa, Estado Mayor de la Defensa, Estado Mayor de la Armada.
- Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas: Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.
- Ministerio de Interior: Secretaría de Estado de Seguridad.
- Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación: Secretaría de Estado de Asuntos Exteriores.

- Ministerio de Empleo y Seguridad Social: Secretaría de Estado de la Seguridad Social.
- Ministerio de Educación, Cultura y Deporte: Secretaría de Estado de Cultura.
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente: Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Secretaría General de Agricultura y Alimentación.
- Ministerio de Economía y Competitividad: Secretaría de Estado de Investigación.

La presidencia de la Comisión Interministerial, en el caso de adoptar el sistema de “doble gorra” para la elección del Ministro de la Mar, debería corresponder al Ministerio que no le corresponde el Ministerio de la Mar. Es decir, si el Ministro de la Mar es el de Fomento, la presidencia de la Comisión Interministerial le correspondería a un representante del Ministerio de Defensa. No obstante, tal y como se explicó anteriormente, al aunar este Ministerio de la Mar todas las competencias en el ámbito marítimo, el sistema de “doble gorra” carece de sentido. Por lo tanto, la presidencia de la Comisión Interministerial no representa ningún problema y deberá ostentarse según sean los órganos convocados.

La Comisión Interministerial contaría con el apoyo de una Secretaría Permanente, al frente de la cual estaría el secretario de la Comisión, que pertenecería al Ministerio de la Mar.

La Comisión Interministerial se reuniría en sesión ordinaria, previa convocatoria de su Presidente.

Así pues, de las tres opciones planteadas para disponer de un órgano con carácter ejecutivo que se haga cargo de los asuntos relacionados en el ámbito marítimo con una visión integral y prospectiva parece más conveniente decantarse por una de las siguientes opciones, relacionadas por orden de prioridad:

- La primera opción sería disponer de un Ministerio de la Mar para no introducir esta responsabilidad dentro del Ministerio de la Presidencia.
- La segunda opción sería contemplar la creación de la Secretaría de Estado de la Mar por ser, a diferencia del Consejo, un órgano ejecutivo. Su dependencia sería del Ministerio de la Presidencia.
- La tercera opción sería ampliar las funciones del Consejo de Seguridad Nacional para incluir los asuntos marítimos.

### **6.5. LA GESTIÓN POR PROCESOS EN LOS ASUNTOS DE LA MAR.**

El diseño del órgano encargado de todos los asuntos relacionados con el ámbito marítimo— ya sea el Ministerio de la Mar, la Secretaría de la Mar o el Consejo de Seguridad Marítima Nacional— no es una cuestión fácil y que se pueda extrapolar completamente a la vista de la estructura, organización y funciones del resto de los Ministerios u órganos similares. Es más, el diseño de este órgano se torna más complejo por la necesidad de coordinación de varios actores de diferentes organismos y distintas características que debe ser acompañada de una visión integral y de futuro a corto, medio y largo plazo.

No obstante, una vez diseñada la estructura y organización, como se ha visto en el apartado anterior, es necesario prever los principales retos que debe afrontar dicho organismo y preparar una forma de actuación encaminada a darles solución.

Por ello, parece recomendable emplear un modelo de “gestión por procesos” para sistematizar las acciones y como herramienta de apoyo a la decisión para resolver las incidencias marítimas, el planeamiento y gestión de los recursos y cualquier otro asunto relacionado con el ámbito marítimo.

La “gestión por procesos” es una herramienta que ayuda a aumentar la capacidad de la organización y su rendimiento. Es por ello que parece recomendable desarrollar este tipo de gestión tanto para mejorar la eficiencia en la adquisición de los recursos como en el planeamiento operativo y en la toma de decisiones.

Así, los procesos podrían estructurarse en las siguientes tres categorías:

- Procesos fundamentales: son aquellos procesos que definen los objetivos del órgano encargado de los asuntos de la mar y controlan la forma de alcanzar dichas metas. Son, por lo tanto, procesos de primer nivel cuya responsabilidad recaería en el máximo responsable de dicho órgano (en su caso: Ministro de la Mar, Secretario de la Mar o Presidente del Consejo de Seguridad Marítima Nacional).
- Procesos operativos: son aquellos procesos relacionados con las actividades de preparación y operación de los recursos marítimos y navales, con la excepción de las operaciones de los medios navales de la Armada que dependerán del Jefe de Estado Mayor de la Defensa de acuerdo al Real Decreto 872/2014, de 10 de octubre de 2014, por el que se modifica la organización básica de las Fuerzas Armadas. La responsabilidad de los diferentes procesos operativos recaería sobre el organismo que lidera la operación.
- Procesos de apoyo: son aquellos que prestan soporte a los demás procesos y aportan los recursos necesarios para su ejecución, divididos en la gestión de los recursos materiales, de personal y financieros, la gestión del conocimiento y la seguridad. La responsabilidad de estos procesos podría recaer, de forma compartida, en la Comisión Interministerial.

Es decir, los procesos fundamentales tendrían como objetivo desarrollar las líneas generales del organismo, los procesos operativos se enfocarían al empleo de los medios, y los procesos de apoyo incluirían el resto de procesos necesarios para el funcionamiento de la estructura organizativa y para la adquisición y mantenimiento de los recursos del departamento.

A continuación se plantea la estructura mínima del árbol de procesos debería tenerse en cuenta para la implantación de este sistema de gestión.

**Tabla 42. Estructura de los procesos de trabajo del organismo al frente de los asuntos relacionados con el ámbito marítimo.**

Procesos fundamentales (PF)	PF1. Visión a largo plazo.
	PF2. Objetivos a medio y largo plazo.
	PF3. Preparación y empleo de los recursos.
	PF4. Administración del recurso de material.
	PF5. Administración del recurso de personal.
	PF6. Administración del recurso financiero.
	PF7. Evolución del organismo (Ministerio de la Mar, Secretaría de la Mar o Consejo de Seguridad Marítima Nacional).
Procesos operativos (PO)	PO1. Alistamiento de las unidades.
	PO2. Instrucción y adiestramiento.
	PO3. Dirección y control de la actividad.
Procesos de apoyo (PA)	PA1. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso de material.
	PA2. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso de personal.
	PA3. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso financiero.
	PA4. Gestión del conocimiento.
	PA5. Seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

El desarrollo de ciertos procesos de los relacionados requerirá del desarrollo de otros subprocesos ya que éstos pueden englobar diferentes aspectos que deben ser analizados por separado. Por otra parte, el carácter transversal de ciertos aspectos, como la seguridad, y la necesidad de

fomentar la visión integral y llevar a cabo un método holístico que proporcione sinergias que ayuden a mejorar la eficiencia de la organización subrayan la necesidad de un desarrollo más detallado de estos procesos.

Así, los subprocesos mínimos que se deberían considerar serían los que se detallan a continuación:

- PO3. Dirección y control de la actividad.
  - Subproceso PO31. Dirección y control de actividades rutinarias nacionales.
  - Subproceso PO31. Dirección y control de actividades rutinarias de colaboración internacional.
  - Subproceso PO33. Dirección y control de incidentes en aguas de soberanía o jurisdicción nacionales.
  - Subproceso PO34. Dirección y control de incidentes en alta mar.
  
- Proceso PA1. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso de material.
  - Subproceso PA11. Obtención y ciclo de vida de unidades y sistemas marítimos.
  - Subproceso PA12. Obtención y ciclo de vida de sistemas de información y comunicaciones.
  - Subproceso PA13. Obtención y ciclo de vida de sistemas de investigación científica.
  - Subproceso PA14. Gestión de Infraestructuras.
  - Subproceso PA15. Gestión de Material.
  - Subproceso PA16. Baja de unidades y sistemas.



- Proceso PA2. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso de personal.
  - Subproceso PA21. Planificación de Personal.
  - Subproceso PA22. Doctrina de Personal.
  - Subproceso PA23. Gestión del Personal.
  - Subproceso PA24. Enseñanza.
  - Subproceso PA25. Reclutamiento de personal.
  - Subproceso PA26. Integración de personal.
  - Subproceso PA27. Asistencia al personal.
  
- PA3. Ejecución de las actividades relacionadas con la administración del recurso financiero.
  - Gestión Presupuestaria.
  - Contratación.
  - Retribuciones.
  - Procedimiento de Gasto.
  - Contabilidad.
  - Tesorería.
  - Gestión económica de unidades en el extranjero.
  
- PA4. Gestión del conocimiento.
  - Identificación y mantenimiento del mapa del conocimiento.
  - Generación y difusión del conocimiento.
  
- Proceso PA5. Seguridad.
  - Subproceso PA51. Seguridad en la información.

- Subproceso PA52. Seguridad industrial.
- Subproceso PA53. Seguridad física.

---

## CONCLUSIONES

---



## CONCLUSIONES

La seguridad marítima tiene dos vertientes diferenciadas que, si bien en el idioma inglés y en francés disponen de palabras distintas, en el idioma español se unifica en un mismo concepto de “seguridad marítima”. Esto puede crear confusiones, dificultar la comprensión de los escenarios y complicar la asignación de los medios necesarios para luchar en cada ámbito. Por ello parece recomendable establecer una distinción a semejanza del inglés y el francés y manejar los siguientes conceptos:

- “Seguridad marítima” (*safety* en inglés; *sécurité* en francés) que incluiría la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino.
- “Protección marítima” (*security* en inglés; *sûreté* en francés) que se referiría a los asuntos relacionados con la protección y defensa de las personas y de los intereses del Estado en la mar.

De tal manera que, para referirse a los asuntos de la mar con carácter general se debería utilizar la expresión “Seguridad y protección marítima” y emplear las expresiones “Seguridad marítima” y “Protección marítima” para diferenciar los dos ámbitos de actuación.

La actuación en al mar en cada uno de estos ámbitos vendrá determinado por las competencias del Estado español en la mar en sus áreas de soberanía y jurisdicción y por los acuerdos internacionales vigentes. Una gran dificultad que se encuentra el Estado para determinar su actuación en la mar es que el derecho internacional relativo a la delimitación de los espacios marítimos no da respuesta, lógicamente, a toda la casuística, y las discrepancias, que deben resolverse mediante acuerdos multilaterales con los países implicados, permanecen sin solución. La posición geográficamente estratégica de España genera litigios con los países del entorno. En el caso particular de Canarias los litigios con Portugal

y Marruecos dificultan la delimitación de la zona de jurisdicción marítima española en el archipiélago canario.

La delimitación de las zonas de soberanía y jurisdicción se ve dificultada, además, por la legislación nacional que no se encuentra en una Ley única sino que dispone de distintas regulaciones, algunas de ellas contradictorias. La importancia de este asunto requeriría de la promulgación de una única “Ley sobre las zonas de soberanía y jurisdicción marítimas españolas” que regulase estas zonas de forma clara e inequívoca. Esta Ley debería abordar los asuntos de la determinación de las líneas de base rectas, el criterio a seguir en los casos de litigio –por ejemplo, en el caso de Canarias con Marruecos se sigue el criterio de la equidistancia en contra del de equidad– y la delimitación derivada de dicho criterio, y cualquier otra disposición relacionada con la delimitación de las áreas de soberanía y jurisdicción marítimas españolas.

Adicionalmente, deberían de existir unas normas únicas que regulasen las diferentes zonas a efectos de pesca, las Zonas Marítimas de Especial Sensibilidad, las regiones de búsqueda y salvamento y cualquier otra responsabilidad española derivada de los acuerdos internacionales.

Una normativa clara contribuye a mejorar la eficiencia de la actuación del Estado. No obstante, en el caso de la Administración española, también es necesario evitar la dispersión de competencias que acaba derivando en numerosos acuerdos interdepartamentales para llevar a cabo la actuación necesaria para cada caso y que, por otra parte, llama a una redundancia de medios que podría ir en contra de la eficiencia de la organización, del empleo de los recursos y de su gestión logística.

Además, también es necesario realizar un examen de los riesgos y amenazas para determinar la necesidad real de los medios de que debe disponer el Estado en el ámbito marítimo.

En el caso del archipiélago canario los riesgos y amenazas en el ámbito marítimo son, de momento, los siguientes: inmigración irregular, tráfico de drogas, actos ilícitos contra los derechos de soberanía española

en la zona económica exclusiva (exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales), contaminación marina, pesca ilegal, transporte de mercancías peligrosas (material radioactivo, combustibles y lubricantes, etc.), falsificaciones, riesgo sanitario, y expolio de yacimientos arqueológicos submarinos.

A la hora de determinar los recursos necesarios se debe tener en cuenta que las amenazas se combaten, principalmente, en las aguas de soberanía, pudiendo comenzar en determinados casos en la zona contigua. Además, hay que tener en cuenta nuestros derechos dentro de la Zona Económica Exclusiva y a los acuerdos internacionales para el salvamento de la vida humana en la mar que se extienden más allá de las aguas de soberanía y jurisdicción. Fuera de nuestra jurisdicción, en alta mar, la actuación de nuestras fuerzas obedece a colaboraciones y acuerdos internacionales y a la defensa de nuestros intereses nacionales, como pueden ser los buques con bandera nacional.

De tal manera que para actuar en el ámbito marítimo se deben concentrar los esfuerzos en las dos vertientes “Seguridad y protección marítima”. La concentración de estos esfuerzos supone tanto la reducción de los medios marítimos y navales como la renovación de la flota, la revisión de la proporción de los medios marítimos dedicados a la “seguridad marítima” y de los medios navales dedicados a la “protección marítima”. La renovación de la flota debería tener por objetivo la adquisición de plataformas multipropósito para mejorar la eficiencia en su gestión operativa y logística. Una flota con plataformas marítimas modulables *ad hoc* proporcionaría flexibilidad en la actuación y abarataría los costes al ser buques de la misma serie.

Para llevar a cabo este examen de los medios parece necesario realizar el análisis *ex-ante* y *ex-post* de las operaciones que se realicen desde un punto de vista sistémico y holístico para ayudar a la toma de decisiones enfocadas a aligerar la estructura organizativa, racionalizar las operaciones y reducir el gasto en recursos para optimizar la organización,

toda vez que es imposible mantener una vigilancia y control exhaustivo de la mar debido a la inmensidad de su superficie.

Por otra parte, la solución presentada de disponer de plataformas marítimas modulares *ad hoc* presenta dificultades tecnológicas y acarrearía una gestión compleja del planeamiento logístico para la adquisición de recursos y gestión de personal.

En cuanto al material, sería necesario definir las zonas de actuación de cada plataforma marítima modulable en función de sus capacidades de navegación; determinar el número de plataformas marítimas modulares necesarias por cada zona atendiendo al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona; determinar el número de módulos necesarios de cada tipo y por cada plataforma marítima para hacer frente al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona de tal manera que se pudiera asegurar una mínima respuesta; y establecer un programa de mantenimiento para conservar en condiciones operativas el material cuando no se utilice.

En cuanto a la gestión de personal, el problema sería análogo al de material por lo que sería necesario definir las zonas de actuación de cada plataforma marítima modulable en función de sus capacidades de navegación; determinar el número de tripulaciones modulares necesarias por cada zona atendiendo al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona; determinar el número de especialidades necesarias de cada tipo y por cada plataforma marítima para hacer frente al número máximo de riesgos y amenazas que podrían aparecer simultáneamente en la misma zona de tal manera que se pudiera asegurar una mínima respuesta; y establecer un programa de instrucción y adiestramiento para conservar las capacidades adquiridas por el personal durante el tiempo que no se encuentren en la mar desempeñando su especialidad.



Tanto para la gestión del material como del personal se podría disponer de unos módulos y tripulaciones básicas comunes para responder a cualquier incidencia.

No obstante, una plataforma así diseñada sería tecnológicamente muy demandante y, en ciertos casos, podría estar sobredimensionada, por lo que habrá que adoptar una solución intermedia consistente en disponer de una combinación de medios entre los que se incluyan las plataformas marítimas modulables *ad hoc* como solución para mejorar la eficiencia y optimización del empleo de los medios y de la gestión de los recursos. En todo caso, el análisis y la decisión sobre una composición de la flota más eficiente solo se podrían realizar con una visión integral y una capacidad de decisión sobre el conjunto, que solamente puede conseguirse con un órgano de gobierno con competencia en todo el ámbito marítimo.

En cuanto a la “protección marítima” se debe tener en cuenta la necesidad de prevenir las incidencias con la antelación suficiente, para lo cual parece conveniente adoptar un concepto de “defensa por capas” para la gestión de las diferentes plataformas marítimas y navales. La primera capa de defensa estaría formada por los “Patrulleros de Altura” que proporcionarían la capacidad de una detección proactiva y temprana de la amenaza y la capacidad de interceptación reacción contra ella más allá de la zona contigua; la segunda capa estaría formada por los “Patrulleros de Intervención Rápida” designados para interceptar la amenaza dentro del mar territorial y de la zona contigua. La distribución de los “Patrulleros de Intervención Rápida” y de los “Patrulleros de Altura” en estas zonas atiende a la diferencia de capacidades y de tiempo de reacción de las diferentes unidades navales. No obstante, esta asignación debe realizarse de una forma flexible ya que, así como los “Patrulleros de Intervención Rápida” pueden tener restringido su ámbito de actuación debido a condiciones meteorológicas adversas, los “Patrulleros de Altura” disponen de mayores capacidades, incluidas las de navegación, por lo que serían los buques a emplear en el caso de que la amenaza dentro del mar territorial exceda o

pueda exceder de las capacidades de los “Patrulleros de Intervención Rápida”, pudiendo, además, actuar en apoyo a estos últimos en todo caso.

Además hay que tener en cuenta que la garantía de la interceptación de la amenaza en el límite de la ZEE solo será posible con la permanencia de los buques en la mar en operaciones de vigilancia marítima más allá de la zona contigua para, simultáneamente, aumentar el conocimiento del entorno marítimo y proporcionar la capacidad de respuesta necesaria. Esta vigilancia, que implica realizar navegaciones oceánicas alejadas de costa y con permanencia en la mar de varios días, solo será posible con los “Patrulleros de Altura”.

En el caso de interceptación de la amenaza en el límite de la zona contigua –el doble de ancho que el mar territorial–, la zona de patrulla se encontraría entre 32 y 60 millas náuticas, para la cual los “Patrulleros de Intervención Rápida” podrían no disponer de las capacidades de navegación y de permanencia en la mar necesaria. Por ello, en este caso, también serían los “Patrulleros de Altura” los buques más idóneos para la vigilancia marítima y mejora del conocimiento del entorno marítimo.

En el caso del mar territorial, la interceptación de la amenaza está garantizada mediante “Patrulleros de Intervención Rápida” e incluso con los “Patrulleros de Altura”, cuando la detección de la amenaza se realiza en la zona contigua (24 millas náuticas).

En cuanto a los patrulleros de altura se refiere, parece que lo más conveniente y eficiente sería disponer de buques tipo “Petrel” y “Buques de Acción Marítima” para actuar en la alta mar, y en apoyo a los “Patrulleros de Intervención Rápida” en el mar territorial y zona contigua cuando la amenaza pueda exceder de las capacidades de estos últimos.

Esta modificación del planeamiento, tanto en adquisición de recursos como de gestión operativa de los medios marítimos y navales, atiende a los objetivos expresados en el informe sobre la reforma de las Administraciones Públicas que plantea la necesidad de acometer su racionalización mediante la supresión de órganos y entidades duplicadas, ineficientes o no sostenibles

y de mejorar su eficiencia mediante la gestión eficiente de los presupuestos y de medios y servicios comunes.

Esta modificación debería realizarse, en el ámbito marítimo, de forma que el resultado ofreciese una visión integral de los asuntos de la mar y la posibilidad de una actuación holística con capacidad de decisión y ejecución de las políticas necesarias para conseguir una mayor coherencia, racionalización y eficiencia de todos los recursos relacionados con el ámbito marítimo. Este órgano sería, preferentemente, el Ministerio de la Mar y, en su defecto una Secretaría de la Mar o un Consejo de Seguridad Marítima Nacional, por este orden<sup>349</sup>.

Al objeto de realizar un cambio secuencial y progresivo, se deberían llevar a efecto varias fases hasta culminar con la acción efectiva de un “Ministerio de la Mar”.

La primera fase consistiría en el acercamiento de todas las instituciones y organismos con responsabilidades en el ámbito marítimo para abordar los asuntos de la mar desde una perspectiva integral y holística

La segunda fase abordaría el problema del diseño de la estructura y organización del futuro “Ministerio de la mar”. En esta fase se realizarían los estudios necesarios para aligerar la estructura organizativa, realizar una gestión más eficiente de los recursos y racionalizar las nuevas adquisiciones para la actualización y renovación de la flota y, simultáneamente, evitar redundancias innecesarias que repercuten negativamente en los presupuestos generales del Estado.

La tercera fase consistiría en la implementación de las conclusiones de la fase anterior, llegando a la creación del órgano necesario que integre

---

<sup>349</sup> En adelante y hasta finalizar estas conclusiones se hará alusión al “Ministerio de la Mar” por ser la primera opción señalada para la elección del órgano buscado responsable del ámbito marítimo. No obstante se entenderá que, dado que existen varias soluciones al problema planteado, donde figure “Ministerio de la Mar” podrá leerse “Secretaría de la Mar” o “Consejo de Seguridad Marítima Nacional” con la debida adaptación , orgánica y funcional, tal y como se ha explicado en el último capítulo.

todos los esfuerzos gubernamentales en el ámbito marítimo del resto de Ministerios con la transferencia, en su caso, de las competencias relacionadas con los asuntos de la mar.

El “Ministerio de la Mar” así formado proporcionaría una visión clara e integral del ámbito marítimo; mejoraría ostensiblemente la toma de decisiones; realizaría un planeamiento operativo y de los recursos necesarios con una visión holística que redundaría en una mayor eficiencia y produciría sinergias, principalmente, en cuanto a adquisición de unidades y sistemas, adquisición de repuestos y combustible, instrucción y adiestramiento del personal, I+D+i y mantenimiento, que darían como resultado una mejor administración de los recursos con, posiblemente, una minoración del gasto; y mejoraría la eficiencia de la organización.

Por otra parte, este “Ministerio de la Mar” debería implementar la gestión por procesos desarrollando los procesos para aumentar la capacidad de la organización y su rendimiento, sistematizando las acciones y como herramienta de apoyo a la decisión para resolver las incidencias marítimas. Para ello se debería desarrollar un sistema basado en procesos fundamentales, operativos y de apoyo.

Finalmente, el “Ministerio de la Mar” tendría dos Secretarías de Estado –la Secretaría de Estado para la “seguridad de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino (*safety*)” y la Secretaría de Estado para la “protección marítima (*security*)”– y una Subsecretaría de la mar. Las Secretarías de Estado, a cuya cabeza se encontrarían representantes pertenecientes a los Ministerios de Fomento y Defensa respectivamente, se nutrirían de los Ministerios con competencia en la mar, que transferirían dichas responsabilidades y personal.

El Ministerio de la Mar dispondría, además, de una Comisión Interministerial como herramienta de apoyo a la toma de decisiones.

Así, un órgano responsable del ámbito marítimo en su totalidad –ya sea un “Ministerio de la Mar”, una “Secretaría de Estado de la Mar” o un Consejo de Seguridad Marítima Nacional”– que dispusiese de una visión integral y

prospectiva y capacidad ejecutiva, proporcionaría coherencia en las actuaciones en el ámbito marítimo, mejoraría la eficiencia de la organización, optimizaría la gestión operativa y logística de los recursos marítimos y navales y proporcionaría el desarrollo de unas políticas más sólidas y duraderas en el ámbito marítimo.



---

## BIBLIOGRAFÍA

---





## BIBLIOGRAFÍA

### 1. FUENTES DE DERECHO.

#### 1.1. Fuentes internacionales y comunitarias.

##### 1.1.1. *Convenios y Convenciones.*

*Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental*, de 29 de abril de 1958.

*Convención sobre el mar territorial y la zona contigua*, hecho en Ginebra el 29 de abril de 1958, BOE 307, 24 de diciembre de 1971.

*Convenio de Oslo para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde naves y aeronaves*, de 15 de febrero de 1972 (con protocolo de enmiendas de 2 de marzo de 1983).

*Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques* (convenio MARPOL), de 2 de noviembre de 1973.

*Hong Kong international convention for the safe and environmentally sound recycling of ships*, 2009, SR/CONF/45, 19 May 2009.

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974.*

*Convención sobre el Derecho del Mar*, Montego Bay (Jamaica), 10 de diciembre de 1982.

*Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional* y sus protocolos, Nueva York, 2004.

*Convenio internacional sobre el control y la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques*, 2004, BWM/CONF/36, 16 febrero 2004.

*Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y su Protocolo de 1988*, Edición refundida, Londres, 2002.

### **1.1.2. Reglamentos.**

International Maritime Organization, *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*, Resolution A.1025(26), 18 January 2010.

International Maritime Organization, Consejo de Seguridad, *Resolución 2018 (2011)*, 31 de octubre de 2011 (piratería y robo a mano armada en el Golfo de Guinea).

International Maritime Organization, *Mandatory ship reporting system for the Canary Islands*, Resolution MSC.213(81), 12 May 2006.

International Maritime Organization, *Revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas*, Assembly A24/Res.982, Agenda item 11, 6 February 2006.

Naciones Unidas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, *El Derecho del Mar: Obligaciones de los Estados Partes conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar e Instrumentos complementarios*, Nueva York, 2005.

Organización Marítima Internacional, Conferencia de los gobiernos contratantes del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, *Examen y adopción del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (código PBIP)*, SOLAS/CONF.5/34, 17 de diciembre de 2002.

Organización Marítima Internacional, *Implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central*, enero de 2014.

Organización Marítima Internacional, *Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación*. Resolución A.600(15), adoptada el 19 de noviembre de 1987 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. (BOE 122/1998).

Reglamento (CE) No 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004 relativo a la *mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias*, Diario oficial de la Unión Europea, L 129, 29.4.2004.

Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and the Council of 27 June 2002 *establishing a European Maritime Safety Agency*, Official Journal of the European Union L208, 5.8.2002.

Regulation (EC) nº 725/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 on *Enhancing ship and port facility security*, Official Journal of the European Union L 129/6, 29.4.2004.

Regulation (EU) nº 1380/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013, on the *Common Fisheries Policy*, amending Council Regulations (EC) No 1954/2003 and (EC) No 1224/2009 and repealing Council Regulations (EC) No 2371/2002 and (EC) No 639/2004 and Council Decision 2004/585/EC”, Official Journal of the European Union L 354, 28.12.2013.

Resolución 2 de la Conferencia SOLAS/CONF.5/34 de la IMO de 17 diciembre 2002 relativa al “*Examen y adopción del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (código PBIP)*”.

Resolución MEPC.53/24/Add.2 de 1 de agosto de 2005, del Comité de Protección del Medio Marino sobre su 53º periodo de sesiones.

### **1.1.3. Directivas.**

Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un *sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo*, Diario Oficial de la Unión Europea, 28 de mayo de 2009.

#### **1.1.4. Decisiones.**

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Decisión sobre *el volumen de trabajo de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y la capacidad de los Estados, particularmente los Estados en desarrollo, de cumplir lo dispuesto en el artículo 4 del anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como la decisión que figura en el párrafo a) del documento SPLOS/72*, 18ª Reunión de los Estados Partes, SPLOS/183, 28 de junio de 2008.

Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de 2008 sobre el *inicio de la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta)*, Diario Oficial de la Unión Europea, L 330, 9.12.2008.

Decisión de la Comisión de 25 de enero de 2008 por la que se aprueba, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, una *primera actualización de la lista de lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica macaronésica*, do L 31/39, 5 de febrero de 2008.

Decisión de la Comisión de 28 de diciembre de 2001 por la que se aprueba la *lista de lugares de importancia comunitaria con respecto a la región biogeográfica macaronésica*, en aplicación de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, DO L 5/16, 9 de enero de 2002.

Decisión del Consejo de 14 de abril de 2014 relativa a la *ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques de 2009*, o a la adhesión a él, por los Estados miembros en interés de la Unión Europea, Diario Oficial de la Unión Europea L 128, 30.4.2014.

Decisión sobre la *fecha de comienzo del plazo de diez años para presentar información a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental previsto en el artículo 4 del Anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, 11ª Reunión de los Estados Partes, SPLOS/72, 29 de mayo de 2001.

### **1.1.5. Circulares.**

International Maritime Organization, *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, MSC.1/Circ.1339, 14 September 2011.

International Maritime Organization, Circular SAR.8/Circ.1/Corr.5, *Global SAR plan containing information on the current availability of SAR services*, 23 April 2007.

International Maritime Organization, *List of Special Areas under MARPOL and Particularly Sensitive Sea Areas*, MEPC.1/Circ.778, 26 January 2012.

International Maritime Organization, Marine Environment Protection Committee, *Identification and protection of special areas and particularly sensitive sea areas*, MEPC 51/8/3, 23 January 2004.

### **1.1.6. Actos.**

United Nations, Act No. 1.73.211 *establishing the Limits of the Territorial Waters and the Exclusive Fishing Zone of Morocco*, of 2 March 1973, DOALOS/OLA, National legislation.

United Nations, Act No. 33/77 of 28 May 1977 regarding the *juridical status of the Portuguese Territorial Sea and the Exclusive Economic Zone*, DOALOS/OLA, National legislation.

United Nations, Act No. 1-81 of 18 December 1980, Promulgated by Dahir No. 1-81-179 of 8 April 1981, *establishing a 200-nautical-mile Exclusive Economic Zone off the Moroccan coasts*, DOALOS/OLA, National legislation.

### **1.1.7. Decretos.**

United Nations, Decree No. 2.75.311 of 11 Rajab 1395 (21 July 1975) defining *the Closing Lines of Bays on the Coasts of Morocco and the Geographical Co-ordinates of the Limit of Territorial Waters and the Exclusive Fishing Zone*, DOALOS/OLA, National legislation.

United Nations, Decree-Law No. 49-369 of 11 November 1969, DOALOS/OLA, National legislation.

United Nations, Decree-Law No. 495/85 of 29 November 1985, DOALOS/OLA, National legislation.

### **1.1.8. Comunicaciones.**

Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European parliament, *Wider Europe — Neighbourhood: A New Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours*, COM(2003) 104 final, Brussels, 11.3.2003.

European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council: First Annual Report on the implementation of the EU Internal Security Strategy*, COM(2011) 790 final, 25 de November de 2011.

European commission, *Joint communication to the European Parliament and the Council, for an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy*, Join(2014) 9 final, Brussels, 6.3.2014.

## **1.2. Fuentes nacionales.**

### **1.2.1. Constitución y sentencias del Tribunal Constitucional.**

Constitución española, 29 de diciembre de 1978.

Tribunal Constitucional. Pleno. Sentencia 38/2002, de 14 de febrero de 2002. Conflictos positivos de competencia acumulados 1492/95 y 3744/95. Planteados por el Gobierno de la Nación y por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, respecto al Decreto andaluz 418/1994, de 25 de octubre, y la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 3 de julio de 1995, sobre el parque natural y la reserva marina de Cabo de Gata-Níjar. Competencias sobre medio ambiente, pesca marítima y el mar

territorial. Delimitación del ámbito de vigencia de varios preceptos autonómicos. Voto particular. (BOE 63).

### **1.2.2. Normas con rango de Ley.**

#### *1.2.2.1. Ley orgánica.*

Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de estatuto de autonomía de Canarias (BOE 195).

Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias (BOE 195).

Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (BOE 63).

Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, de reforma de la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de estatuto de autonomía de Canarias (BOE 315).

Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional (BOE 276).

#### *1.2.2.2. Ley ordinaria.*

Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial (BOE 7).

Ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias (B.O.C. 88, de 3.5.2007).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOD 180).

Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica (BOE 46).

Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a doce millas, a efectos de pesca (BOE 86).

Ley 27/1992 de puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 283).

Ley 40/1975, de 19 de noviembre, sobre descolonización del Sahara (BOE 278).

Ley 44/2010, de 30 de diciembre, de aguas canarias (BOE 318).

Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno (BOE 285).

Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (BOE 90).

#### *1.2.2.3. Real Decreto Legislativo.*

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE 253).

#### *1.2.2.4. Real Decreto Ley.*

Decreto Ley 11/1961, de 28 de junio, sobre protección al teatro nacional (BOE 157).

### **1.2.3. Normas reglamentarias.**

#### *1.2.3.1. Decretos.*

Corrección de errores del Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1987, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca, (BOE 251).

Corrección de errores del Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (BOE 59).

Decreto 1002/1961, de 22 de junio, por el que se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando (BOE 157).

Decreto 3281/1968, de 26 de diciembre, sobre modificación del artículo 33 de las Ordenanzas de la Renta de Aduanas (BOE 17).



Real Decreto 1310/2007, de 5 de octubre, por el que se regula el régimen de funcionamiento del Consejo de Defensa Nacional y la composición y funciones de la Comisión Interministerial de Defensa (BOE 240).

Real Decreto 1313/2010, de 20 de octubre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales (BOE 255).

Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (BOE 269).

Real Decreto 1462/2001, de 21 de diciembre, por el que se otorgan los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «CANARIAS-1», «CANARIAS-2», «CANARIAS-3», «CANARIAS-4», «CANARIAS-5», «CANARIAS-6», «CANARIAS-7», «CANARIAS-8» y «CANARIAS-9», situados en el Océano Atlántico frente a las costas de las Islas de Fuerteventura y Lanzarote (BOE 20).

Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, (BOE 289).

Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina (BOD 13/2013).

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (BOE 317).

Real Decreto 1823/2011, de 21 de diciembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales (BOE 307).

Real Decreto 1824/2011, de 21 de diciembre, sobre la Vicepresidencia del Gobierno (BOE 307).

Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 315).

Real Decreto 1950/2000, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto del Instituto Español de Oceanografía (BOE 289).

Real Decreto 199/2012, de 23 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de la Presidencia y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 20).

Real Decreto 200/2012, de 23 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 20).

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (BOE 39).

Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil (BOE 52).

Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1987, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca (BOE 234).

Real Decreto 256/2012, de 27 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (BOE 24).

Real Decreto 342/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (BOE 36).

Real Decreto 343/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Empleo y Seguridad Social (BOE 36).

Real Decreto 345/2012, de 10 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Economía y Competitividad y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se

establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 36).

Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, (BOE 42).

Real Decreto 401/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (BOE 42).

Real Decreto 447/2012, de 1 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1823/2011, de 21 de diciembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales (BOE 56).

Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales (BOE 56).

Real Decreto 454/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa (BOE 56).

Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos (BOE 132).

Real Decreto 696/1979, de 21 de marzo, por el que se regula la prestación del Servicio Militar en las Secciones Navales de la Cruz Roja del Mar como nueva rama del Voluntariado Normal (BOE 81).

Real Decreto 696/2013, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 256/2012, de 27 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas (BOE 227).

Real Decreto 787/2007, de 15 de junio, por el que se regula la estructura operativa de las Fuerzas Armadas (BOE 144).

Real Decreto 872/2014, de 10 de octubre, por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas (BOE 252).

Real Decreto 873/2014, de 10 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE 249).

#### 1.2.3.2. Órdenes de Presidencia del Gobierno.

Orden PRE/583/2003, de 13 de marzo, por la que se crea la Comisión de Coordinación y Seguimiento de las Actividades de los Buques Oceanográficos (BOE 68).

#### 1.2.3.3. Órdenes ministeriales.

Orden 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles, y su paso por el mar territorial español en tiempo de paz (BOE 115).

Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación (BOE 221).

Orden ARM/3521/2009, de 23 de diciembre, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos y marítimo terrestres de la región Macaronésica de la Red Natura 2000 aprobados por las Decisiones 2002/11/CE de la Comisión, de 28 de diciembre de 2001 y 2008/95/CE de la Comisión, de 25 de enero de 2008 (BOE 315).

Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino (BOE 241).

Orden Ministerial 37/2005, de 30 de marzo, por la que se regula el proceso de Planeamiento de la Defensa (BOD 68).

Orden PRE/2523/2008, de 4 de septiembre, por la que se crean los Centros de la Guardia Civil para la vigilancia marítima de costas y Fronteras (BOE 215).

Orden PRE/3108/2006, de 10 de octubre, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se dispone la creación de la autoridad de coordinación de las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias y se establecen normas para su actuación (BOE 243).

#### **1.2.4. Otra normativa.**

##### *1.2.4.1. Acuerdos interdepartamentales*

Acuerdo conjunto de los Ministerios de Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima. 24 de octubre de 1988.

Acuerdo de colaboración del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el reciclaje de buques de la Armada española, 9 de abril de 2014.

Acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Defensa, a través del Centro de Buceo de la Armada y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina para el asesoramiento mutuo en medicina subacuática e hiperbárica, 8 de mayo de 2014.

Acuerdo de encomienda de gestión de la Secretaría General del Mar a la Agencia Estatal de Administración Tributaria para el desarrollo de las actuaciones previstas en el artículo 17 del reglamento (CE) 1005/2008 del Consejo, de 28 de septiembre de 2008 y acuerdo de colaboración entre organismos para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el contrabando y el fraude fiscal, 6 de julio de 2011.

Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, para el adiestramiento y rescate en la mar en la Base

Naval de Rota, durante los años 2010, 2011, y 2012, 20 de septiembre de 2010.

Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para colaboración en el ámbito marítimo, 14 de septiembre de 2011.

Acuerdo entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Guardia Civil sobre el registro de aprehensiones de droga en recintos aduaneros.

Acuerdo entre la Armada y la Dirección General de la Marina Mercante, por el que se regula la cooperación de las Capitanías Marítimas con los Juzgados Marítimos Permanentes, 19 de noviembre de 2013.

Acuerdo entre la Capitanía de Puerto y la Aduana Principal de Las Palmas en lo referente a transbordos en alta mar, 21 de junio de 1996.

Acuerdo entre los ministerios de Defensa y Fomento sobre colaboración y coordinación en el ámbito marítimo, 1 de junio de 2011.

Acuerdo interdepartamental entre el Ejército de Tierra y la Armada sobre el régimen, empleo y dotación de los buques del Ejército de Tierra, 27 de julio de 1999.

Acuerdo Interdepartamental entre los Ministerios de Defensa e Interior en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de drogas, 14 de febrero de 2006.

Acuerdo interdepartamental entre los ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de la protección del patrimonio arqueológico subacuático, 9 de julio de 2009.

Acuerdo interdepartamental entre los ministros de Defensa y del Interior sobre colaboración y coordinación de la Armada y la Guardia civil, en el ámbito marítimo, 14 de febrero de 2006.

Acuerdo marco de los Ministerios del Interior y de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre el control, inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima, 12 de noviembre de 1997.

Adenda al acuerdo interdepartamental entre los ministerios de Defensa y Cultura sobre colaboración y coordinación en el ámbito de la protección del patrimonio arqueológico subacuático de 9 de julio de 2009, 30 de abril de 2010.

#### 1.2.4.2. *Convenios de colaboración.*

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y el Ministerio de Defensa para la realización de actuaciones de apoyo y colaboración entre el Buque de Cooperación Pesquera “Intermares” y las Escuelas de Especialidades “La Graña” y “Antonio de Escaño” durante las estancias del buque en la Estación Naval de “La Graña”, 17 de diciembre de 2013.

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía y Competitividad para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica “Hespérides” y del buque de apoyo “Las Palmas” durante el ejercicio 2012, 12 de noviembre de 2012.

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y el organismo público Puertos del Estado sobre intercambio de información, 20 de octubre de 2008.

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para el adiestramiento de supervivencia y rescate en la Base Naval de Rota, 8 de noviembre de 2010.

Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa, el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto Geológico y Minero de España para la “Investigación científica en la Zona Económica Exclusiva”, 2 de marzo de 2004.

Convenio de colaboración entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y la Dirección de Construcciones Navales de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada, del Ministerio de Defensa, para la prestación por ésta de un servicio de apoyo técnico a la primera en la renovación de la flota destinada a la vigilancia aduanera, 30 de diciembre de 2002.

Convenio de colaboración entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la Agencia Estatal de Administración Tributaria para el apoyo técnico, el adiestramiento y el intercambio de técnicas y procedimientos operativos, 2011.

Convenio marco de colaboración entre el Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Economía y Competitividad) y el Instituto Hidrográfico de la Marina (Ministerio de Defensa) para proyectos, programas y actividades conjuntas de carácter científico, tecnológico y formativo, 19 de diciembre de 2012.

Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la asociación Clúster marítimo español sobre colaboración en el ámbito marítimo, Madrid, 17 de febrero de 2010.

Convenio marco de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Cruz Roja Española, Madrid, 18 de febrero 2004.

#### 1.2.4.3. *Instrumentos.*

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (BOE 103/1993).

Instrumento de adhesión de España al Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, hecho en Londres el 15 de marzo de 2000 (BOE 201/2006).

Instrumento de Ratificación de 22 de junio de 1984, del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 (BOE 249/1984).

Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990, (BOE 133/1995).



Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 (BOE 57/2005).

Instrumento de Ratificación del Convenio para la prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, hecho en Oslo el 15 de febrero de 1972 (BOE 99/1974).

Instrumento de ratificación del Convenio sobre la responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales, hecho en Londres, Moscú y Washington, el 29 de marzo de 1972 (BOE 106/1980).

Instrumento de Ratificación del Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, hecho en Londres el 7 de noviembre de 1996 (BOE 77/2006).

#### *1.2.4.4. Instrucciones, protocolos y procedimientos.*

Criterios conjuntos sobre registro de aprehensiones de droga en recintos aduaneros en el fichero SENDA del centro de inteligencia contra el crimen organizado, 24 de julio de 2014.

Documento de criterios de coordinación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil para la optimización del sistema de inspección no intrusiva en puertos españoles, 20 de diciembre de 2013.

Instrucción de coordinación entre el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales y la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil para la elaboración de una estadística e informe integrados de contrabando de tabaco, 20 de diciembre de 2013.

Procedimientos de actuación entre Guardia Civil y el Departamento de Aduanas e impuestos Especiales de a AEAT.

Procedimientos de actuación entre Guardia Civil y pautas de acción coordinadas Guardia Civil – Departamento de Aduanas e impuestos Especiales, 8 de febrero de 2008.

Protocolo de Actuación entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía y Competitividad para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica "Hespérides", 27 de marzo de 2015.

#### 1.2.4.5. *Proposiciones de ley.*

Cortes Generales, *Proposición de ley: Delimitación de los espacios marítimos de Canarias, presentada por el grupo parlamentario de Coalición Canaria*, Boletín Oficial de las Cortes Generales 59-1, 23 de abril de 2004.

Senado, *Proposición de Ley 622/000018 sobre delimitación de los espacios marítimos de Canarias*, Boletín oficial de las Cortes Generales, 22 de enero de 2003.

### 1.3. **Fuentes de otros países.**

#### 1.3.1. *Portugal.*

Acuerdo entre la república portuguesa y el reino de España para el *ejercicio de la actividad de la flota de pesca artesanal de canarias y de madeira*, Diário da República, 1ª série, N.º 89, 9 de maio de 2013.

Decreto Regional 15/78/M, de 18 de janeiro de 1978 (Regulamento da reserva natural das illhas Selvagens).

Jornal oficial, Série número 100, Sexta-feira, 2 de Outubro de 2009, Resolução nº 1292/2009.

Ministérios da Marinha e da Economia, Decreto 458/71, de 29 de outubro de 1971, I Série, Número 255 (Classificação das ilhas Selvagens em reserva natural).

Presidência do Conselho de Ministros, Decreto-Lei 119/78, de 1 de junho (Zona económica exclusiva).

### 1.3.2. Marruecos.

Dahir portant Loi nº 1-73-211 du 26 Moharrem 1393 (2 Mars 1973) fixant la *limite des eaux territoriales et de la zone de peche exclusive marocaines*.

Dahir nº 1-81-179 du 3 jourmada II 1401 (8 avril 1981) portant *promulgation exclusive de 200 milles marins au large des côtes marocaines* de la loi nº 1-81 instituant une zone économique.

Dahir 1-89-235 de la 1ère journée II 1410 (30 décembre 1989) portant *promulgation de la loi de finances pour l'année 1990* nº 21-89.

Décret nº 2-75-311 du Marejeb 1395 (21 juillet 1975) déterminant les *lignes de fermeture de baies sur les côtes marocaines et les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines*.

### 1.3.3. Estados Unidos.

United States Government, 110<sup>th</sup> Congress. Public Law 407. *Drug trafficking vessel interdiction act of 2008*, U.S. Government printing office, 13 October 2008.

## 2. FUENTES DOCUMENTALES.

*Actas del Seminario sobre Gestión del Patrimonio Arqueológico*, Viceconsejería de Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias Dirección General de Cooperación y Patrimonio Cultural, marzo 2011.

AENA, *Publicación de Información Aeronáutica: FIR - UIR - TMA*, ENR 2.1-1, WEF 06-MAR-14.

African Union, *2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)*, AU, Version 1.0, 2012.

Agencia tributaria, Nota de prensa, *La Agencia Tributaria intervino más de dos millones de productos falsificados en 2013*, 14 de enero de 2014.

ANAVE, *Cuaderno Profesional Marítimo nº 228*, febrero 2003.

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, *Guía de inmersiones de Las Palmas de Gran Canaria*, 2007.

*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4)*, Witherby Publishing Group Ltd, Scotland, UK, August 2011.

Chiefs of European Navies, *A vision for the future role of European maritime forces*, 2005.

Chiefs of European Navies, *Adding value to Maritime Capacity Building in Africa – A CHENS approach*, 13 August 2010.

Chiefs of European Navies, *CHENS maritime security best practice guidelines*, 24 November 2008.

Chiefs of European Navies, *Developing a European interagency strategy for maritime security operations*, 2007.

Chiefs of European Navies, *How to reconnect our nations with their navies?*, 10 May 2013.

Cluster marítimo de Canarias, *Plan estratégico 2013-2016*, Las Palmas de Gran Canaria, 2013.

*Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa*, Yaounde, 25 June 2013.

Comisión de Estudios del Consejo de Estado, *Informe sobre las competencias de las distintas administraciones territoriales y órganos de la administración general del estado en materia de protección de hábitats y especies marinas y de declaración y gestión de áreas marinas protegidas*, Nº: E 2/2005, 19 de julio de 2006.

Comisión Europea, *Vigilancia marítima: aunar fuerzas con los Estados miembros para mejorar la seguridad de los mares y océanos*, Bruselas, 8 de julio de 2014.

Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas, *Informe de la CORA*, Ministerio de la Presidencia y Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, 2013.

Commission of the European Communities, Communication from the Commission, *European Neighbourhood Policy. Strategy paper*, COM(2004) 373 final, Brussels, 12.5.2004.

Consejo de la Unión Europea, *Estrategia de la UE contra la proliferación de armas destrucción masiva*, 15708/03, Bruselas, 10 de diciembre de 2003.

Consejo de la Unión Europea, *Una Europa segura en un mundo mejor. Estrategia europea de seguridad*, Bruselas, 12 de diciembre de 2003.

Consejo de Seguridad Nacional, Departamento de Seguridad Nacional, *Informe Anual de Seguridad Nacional 2013*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 2014.

*Corrección de errores del Real Decreto 401/2012*, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Cortes Generales, Diario de sesiones núm. 154, Senado, X Legislatura, *Sesión núm. 72*, 12 de mayo de 2015.

Council of the European Union, Council conclusions on integration of Maritime Surveillance, *Towards the integration of maritime surveillance: A common information sharing environment for the EU maritime domain*, 3092nd General Affairs Council meeting, Brussels, 23 May 2011.

Council of the European Union, *Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*, 7168/15 Brussels, 16 March 2015.

Council of the European Union, *EU strategy on the Gulf of Guinea*, Foreign Affairs Council meeting, Brussels, 17 march 2014.

Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy*, DPG 11205/14, Brussels, 24 June 2014.

Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan*, 17002/14, Brussels, 16 December 2014.

Council of the European Union, *The European Union Counter-Terrorism Strategy*, 14469/4/05, Brussels, 30 November 2005.

Cour Internationales de Justice, *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonances. Sahara occidental*. 16 octobre 1975.

Dirección General de Seguridad y Emergencias.-Resolución de 19 de noviembre de 2002, por la que se acuerda la publicación del *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias en materia de salvamento marítimo (Boletín Oficial de Canarias núm. 161)*, 4 de diciembre de 2002.

Embajada del Reino de Marruecos, *Note sur les relations bilaterales royaume du Maroc-Iles Canaries*, BJSRA, Madrid, Avril 2012.

Equipo investigador I+D Consemar (Contaminación y Seguridad Marítima), *Seguridad marítima y prevención de la contaminación en el transporte de mercancías peligrosas en el ámbito de la Zona Marítima Especialmente Sensible de Canarias*, Universidad de la Laguna, Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, 2009.

European Commission, *Blue Maritime Surveillance System Med (BLUEMASSMED) final report*, October 2012.

European Commission, Community Research and development Information Service, *Protection of European seas and borders through the intelligent use of surveillance*, 1 June 2015.

European Commission, *Memo: Too good to be true: the real price of fake products*, 19 April 2013.

European Defence Agency, *Maritime Surveillance (MARSUR)*, fact sheet, update 09/10/12.

European Defence Agency, The Wise Pen Final Report to EDA Steering Board, *Maritime surveillance in support of CSDP*, 26 April 2010.

European Maritime Safety Agency, *Newsletter n° 50*, May 2009.

European Science Foundation, Ocean Research Fleet Working Group, *Towards a common strategy an enhanced use*, March 2007.

Gobierno de Canarias, Consejería de Hacienda, Dirección General de planificación, presupuesto y gasto público, *Estrategias de desarrollo de los puertos canarios*, 1993.

Gobierno de Canarias, *Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares. La visión desde las Regiones Últraperiféricas*, 2007.

Gobierno de Canarias, *Plan de acción de la estrategia europea 2020 en Canarias*, julio de 2013.

Grupo Asesor de la Ley del Mar (ABLOS) de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y Asociación Internacional de Geodesia (AIG), *Manual sobre los aspectos técnicos de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar*, 1982. Publicación Especial N° 51, Bureau Hidrográfico Internacional, Mónaco, Marzo 2006.

ICAO / AFCAC, *Conference on Search and Rescue (SAR)*, 3 to 7 September 2007, Saint Denis de La Réunion, Réunion, France, 2007.

IHS Global Insight, Inc., *An Evaluation of Maritime Policy in Meeting the Commercial and Security Needs of the United States*, 7 January 2009.

IMO / ICAO, *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR manual), Volume III, Mobile facilities*, London/Montreal, 1998.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, abril 2004.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, abril 2011.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, diciembre 2011.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, marzo 2011.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, mayo 2004.

Ingenieros navales.com, Revista de Ingeniería Naval, noviembre 2012.

Ingenieros navales.com, *Revista de Ingeniería Naval*, octubre 2007.

International Maritime Organization, *Designation of the Canary islands as a Particularly Sensitive Sea Area*, Resolution MEPC.134(53), 22 July 2005.

International Maritime Organization, *International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships*, 2001, AFS/CONF/26, 18 October 2001.

International Maritime Organization, Marine Environment Protection Committee, *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-first session*, MSC 81/25, 24 May 2006.

International Maritime Organization, Marine Environment Protection Committee, *Report of the Maritime Safety Committee on its eighty-first session*, MSC 81/25/Add.1, 1 June 2006.

International Maritime Organization, Marine Environment Protection Committee, *Outcome of MSC 81*, MEPC 55/11/2, 7 July 2006.

International Maritime Organization, Marine Environment Protection Committee, *Report of the marine environment protection committee on its fifty-sixth session*, MEPC 56/23, 30 July 2007.

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, *Information resources on piracy and armed robbery against ships*, London SE1 7SR, United Kingdom, 28 November 2013.

International Maritime Organization, Maritime Knowledge Centre, *Sharing maritime knowledge*, 6 March 2012.

International Maritime Organization, *Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el Golfo de Guinea*, Resolución A.1069(28), 5 febrero 2014.

International Maritime Organization, *Publications Catalogue*, London, January 2014.



International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2008*, MSC.4/Circ.133, 19 March 2009.

International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2009*, MSC.4/Circ.152, 29 March 2010.

International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2010*, MSC.4/Circ.169, 1 April 2011.

International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2011*, MSC.4/Circ.180, 1 March 2012.

International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2012*, MSC.4/Circ.193, 2 April 2013.

International Maritime Organization, *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, Annual report – 2013*, MSC.4/Circ.208, 1 March 2013.

International Maritime Organization, *Routening of ships, ship reporting and related matters. Areas to be avoided by ships in transit through the Particularly Sensitive Sea Area of the Canary Islands*, Sub-Committee on safety of navigation, 51st sesión, Agenda item 3, 28 February 2005.

International Maritime Organization, *Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, 7 November 2013.

International Maritime Rescue Federation (IMRF), *Life line - April 2014*, United Kingdom, April 2014.

International Maritime Rescue Federation (IMRF), *Life line – December 2013*, United Kingdom, December 2013.

Ioannis Chapsos, *Maritime security: negotiating with organised crime at sea*, Centre for Peace and Reconciliation Studies (CPRS), Coventry University, May 2013.

*Lista oficial de buques de la Armada*, Ministerio de Defensa, diciembre 2013.

Ministerio de Agricultura, alimentación y Medio Ambiente, *Análisis de la flota española y europea 2013*. (Disponible en la página web del Ministerio en: <http://www.magrama.gob.es/es/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/pesca-maritima/estadistica-flota-pesquera/>).

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Análisis del comercio exterior. Año 2013*. Madrid, abril 2014.

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Capturas de buques españoles. Peso vivo y valor por zona de captura. Años 2010-2012*. (Disponible en la página web del Ministerio en: <http://www.magrama.gob.es/es/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/pesca-maritima/estadistica-flota-pesquera/>).

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Documento de bases técnicas para el establecimiento de las medidas de conservación de las ZEC marinas de la región biogeográfica macaronésica*, 2011.

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Estadísticas pesqueras*, abril 2014.

Ministerio de Cultura, *Libro verde: Plan nacional de protección del patrimonio cultural subacuático español*, Secretaría General Técnica, 2010.

Ministerio de Defensa, CG. Del Estado Mayor de la defensa, Estado Mayor Conjunto, *Fuerzas Armadas Españolas, Mejorando la eficacia operativa*, septiembre de 2008. (Disponible en la página web del Ministerio en: <http://www.defensa.gob.es/Galerias/ooee/emad/fichero/EMD-FAS-Mejorando.pdf>).

Ministerio de Defensa, *Cuaderno de estrategia nº 140: Impacto de los riesgos emergentes en la seguridad marítima*, Instituto español de estudios estratégicos, Madrid, abril 2008.

Ministerio de Defensa, *Delimitación espacios marítimos españoles*, Dirección General de Política de Defensa, Nota Informativa PRI/UE/18.12.2012, diciembre 2012.

Ministerio de Defensa, Escuela de Altos Estudios de la Defensa, *Enfoque integral de la seguridad en el espacio marítimo español*, Secretaría General Técnica, febrero 2013.

Ministerio de Defensa, Estado mayor de la Defensa, *Nuevos retos, nuevas respuestas. Estrategia militar española*, 25 de julio de 2003.

Ministerio de Defensa, Instituto hidrográfico de la Marina, *Derrotero numero 3 (tomo I), Suplemento núm. 1*, 2002.

Ministerio de Defensa, *Memoria del Instituto Hidrográfico de la Marina. Año 2012*. Secretaría General Técnica, 2013.

Ministerio de Defensa, Nacional, *Hacia una estrategia de seguridad nacional para España*, Centro de Estudios Superiores de la Defensa, Documentos de Seguridad y Defensa Nº 25, febrero 2009.

Ministerio de Defensa, *Nuevo sistema de planeamiento de la Defensa. Ciclo 2005-2008*.

Ministerio de Defensa, *Plan de Diplomacia de Defensa*, Dirección General de Relaciones Institucionales, 2011.

Ministerio de Defensa, *Revista Española de Defensa nº 220*, Junio 2006.

Ministerio de Economía y Competitividad, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Unidad de Tecnología Marina, *Grandes Instalaciones; Buques Oceanográficos y Bases Polares*, 2006. (<http://www.iats.csic.es/intranet/Plan%20de%20Actuacion%20CSIC%202006-2009/VOLUMEN%20II%20-%20Planes%20Estratagicos%20de%20Unidades%20Horizontales/Grandes%20Instalaciones/UTM.pdf>)

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, *Pliego de prescripciones técnicas para la contratación del servicio de gestión náutica de buques oceanográficos para su operación por el instituto español de oceanografía durante 2013*, Madrid, 2013.

Ministerio de economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, *Memoria 2011*.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Ángeles Alvariño, COCSABO, julio 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Ángeles Alvariño, COCSABO, julio 2014.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Ramón Margalef, COCSABO, noviembre 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Ramón Margalef, COCSABO, junio 2014.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Fco. P. Navarro, COCSABO, julio 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Fco. P. Navarro, COCSABO, junio 2014.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO García del Cid, COCSABO, julio 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO García del Cid, COCSABO, enero 2014.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Sarmiento de Gamboa, COCSABO, julio 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014 BO Sarmiento de Gamboa, COCSABO, diciembre 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014-15 BIO Hespérides, COCSABO, diciembre 2013.

Ministerio de Economía y Competitividad, Instituto Español de Oceanografía, Calendario 2014-15 BIO Hespérides, COCSABO, febrero 14.

Ministerio de empleo y de seguridad social; Dirección General del trabajo autónomo, de la economía social y de la responsabilidad social de las empresas; *Revista "Mar"*, nº 543, enero 2015.

Ministerio de empleo y de seguridad social; Dirección General del trabajo autónomo, de la economía social y de la responsabilidad social de las empresas; *Revista "Mar"*, nº 545, marzo 2015.

Ministerio de Empleo y Seguridad Social, *Buques del Instituto Social de la Marina: Carta de servicios 2013-2016*, Dirección del Instituto Social de la Marina, 2013.

Ministerio de Fomento, *Avión de salvamento, vigilancia marítima y lucha contra la contaminación*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, *Buque polivalente de lucha contra la contaminación, salvamento y rescate*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos: Memoria anual 2012*, Secretaría General Técnica.

Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante – Capitanía Marítima en Las Palmas, *Zona Marítima Especialmente Sensible de Canarias*, 2010.

Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante, *El registro especial de buques y empresas navieras de Canarias*, enero 2012.

Ministerio de Fomento, Dirección General de la Marina Mercante, *Lista oficial de buques 2009*, Secretaría General Técnica, Madrid, 2010.

Ministerio de Fomento, *Fomento consigue que la Organización Marítima Internacional apruebe nuevas medidas de protección y organización del tráfico marítimo en las Islas Canarias*, Nota de prensa, junio 2005.

Ministerio de Fomento, *Guardamar de 32 metros. Embarcación rápida para operaciones de rescate en alta mar*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, *Informe Anual 2007*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, 2008.

Ministerio de Fomento, *Informe Anual 2011*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, 2012.

Ministerio de Fomento, *Informe Anual 2012*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, 2013.

Ministerio de Fomento, *La Dirección General de Marina Mercante: Organización y Servicios*, 2010.

Ministerio de Fomento, *Marina Civil, número 102*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Ministerio de Fomento, *Marina Civil, número 78*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Ministerio de Fomento, *Marina Civil, número 89*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Ministerio de Fomento, *Marina Civil, número 92*, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Ministerio de Fomento, *Nuevos aviones CN-235-300 para salvamento marítimo*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2008.

Ministerio de Fomento, *Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2010 – 2018*, Salvamento Marítimo, 2010.

Ministerio de Fomento, *Remolcador de altura de 56 m. para salvamento y anticontaminación*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, *Remolcador de salvamento de 60 toneladas de tiro*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, *Salvamar de 21 metros. Embarcación rápida de salvamento y anti-contaminación*, Sociedad de Salvamento Marítimo, 2009.

Ministerio de Fomento, Salvamento Marítimo, *Congreso nacional de salvamento en la mar*, Cádiz, octubre 2008.

Ministerio de Fomento, Salvamento Marítimo, *El salvamento marítimo en España: 15 años de historia*, 2008.

Ministerio de Fomento, Salvamento marítimo, *Lucha contra la contaminación: Vigilancia aérea*, marzo 2011.

Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, Dirección General de Coordinación de Competencias con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, *Conflictividad entre el estado y las comunidades autónomas. Primer semestre 2014*, Madrid, 2014.

Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural Y Marino; Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación; Ministerio de Ciencia e Innovación; Ministerio de Defensa, *Informe Científico-Técnico de la Campaña Oceanográfica DRAGO 0511 “Ampliación de la Plataforma Continental de España al Oeste de las Islas Canarias”*, 2011.

Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad; Secretaría General de Política Social y Consumo; Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, *Drogas emergentes: Informes de la Comisión Clínica*, 2011.

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, *Informe nacional 2013 (datos del 2012) al OEDT por el Punto Focal Nacional Reitox: “ESPAÑA” Evolución y tendencias*, Delegación del Gobierno para el plan nacional sobre drogas, 2014.

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad; Secretaría de Estado de Servicios Sociales e Igualdad; Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (DGPNSD), Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías (OEDT), *Informe 2013, Alcohol, tabaco y drogas ilegales en España*, Madrid, 2014.

Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad; Secretaría de Estado de Servicios Sociales e Igualdad; Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (DGPNSD), Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías (OEDT), *Estadísticas 2013, Alcohol, tabaco y drogas ilegales en España*, Madrid, 2014.

Ministerio del Interior, *Programa plurianual 2007-2013 para la Solidaridad y Gestión de Flujos Migratorios, de la Dirección General de Infraestructuras y Material de Seguridad*, 17 de julio de 2008.

Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas, *Observaciones a la Notificación CLCS.44.2009.LOS, de 14 de mayo de 2009, relativa a la recepción de la presentación realizada por Portugal ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*, N° 353 AV/ot, Nueva York, 28 de mayo de 2009.

Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas, *Observaciones a la Notificación CLCS.44.2009.LOS, de 14 de mayo de 2009, relativa a la recepción de la presentación realizada por Portugal ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*, , N° 381 AV/ot, Nueva York, 10 de junio de 2009.

Misión Permanente de España ante las Naciones Unidas, *Recordatorio de la Nota Verbal N° 381 AV/ot*, Nueva York, 5 de julio de 2013.

Naciones Unidas, *Acuse de recibo de la presentación conjunta efectuada por España, Francia, Irlanda y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental*, CLCS.06.2006.LOS, 19 de mayo de 2006.

Naciones Unidas, Asamblea General, *Informe del Secretario General. Progresos hechos en la aplicación del régimen jurídico general consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, A/47/512, 5 de noviembre de 1992.

Naciones Unidas, Consejo de Seguridad, *Carta de fecha 29 de enero de 2002 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico*, S/2002/161, 12 de febrero de 2002.

Naciones Unidas, Consejo de Seguridad, *Declaración de la Presidencia del Consejo de Seguridad*, S/PRST/2013/13, 14 de agosto de 2013.

Naciones Unidas, División de asuntos oceánicos y de derecho del mar, Oficina de asuntos jurídicos. *Boletín del derecho del mar* n° 33. 1997.

Naciones Unidas, Servicio de información de las Naciones Unidas, *En el Informe Mundial Sobre las Drogas 2010 de la UNODC se observa una*



reorientación hacia el consumo de nuevas drogas y hacia mercados nuevos, UNIS/NAR/1080, 22 de junio de 2010.

Naciones Unidas, *Table of claims to maritime jurisdiction*, DOALOS, 15 de julio de 2011.

National Ocean Council, *Federal oceanographic fleet status report*, Washington, D.C., May 24, 2013.

National Ocean Council, *Federal Oceanographic Fleet Status Report*, Washington, May 2013.

NATO shipping centre, *Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region*, 2012.

NATO, *Alliance maritime strategy*, 29 January 2010.

NATO, *Maritime Security and Defence conference*, Hamburg 4-5 September 2012.

NNUU, SPLOS/183 – *Acta de la 18ª reunión de los Estados Partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, de 20 de junio de 2008.

NNUU, SPLOS/72 – *Acta de la 11ª reunión de los Estados Partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, de 29 de mayo de 2001.

North Atlantic Treaty Organization, *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization*, adopted by Heads of State and Government at the NATO Summit in Lisbon 19-20 November 2010, NATO Public Diplomacy Division, Brussels, 2010.

Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, *Informe europeo sobre drogas 2014. Tendencias y novedades*. Oficina de Publicaciones de la Unión Europea Luxemburgo, 2014.

Oceana, *El vertido de hidrocarburos desde buques a los mares y océanos de Europa. La otra cara de las mareas negras*, noviembre 2003.

OECD, OECD Development Centre, *African Economic Outlook 2012*, Paris, 28 May 2012.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *Magnitude of counterfeiting and piracy of tangible products: an update*, November 2009.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), *The Economic Impact of Counterfeiting and Piracy*, OECD Publishing, 2008.

Organización Marítima Internacional, *Emergencias marítimas - búsqueda y salvamento y el SMSSM*, J/7067, marzo 1999.

Organización Marítima Internacional, *Fortalecimiento de la protección marítima en África occidental y central*, Londres, 2013.

Organización Marítima Internacional, *Informes sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques: Informe anual – 2008*, MSC.4/Circ.133, 19 marzo 2009.

Organización Marítima Internacional, *Resolución MEPC.134 (53), de 22 de julio de 2005, del Comité de Protección del Medio Marino sobre designación de las islas Canarias como zona marina especialmente sensible*.

Organización Marítima Internacional, *Veinticinco años del MARPOL*, octubre 1998.

Paris memorandum of understanding (Paris MOU), *Port State Control. Annual report 2012*, 2013.

Permanent Mission of Portugal to the United Nations, *Recall Spain's note verbale Nº 186 FP/ot of 5 July 2013*, ONU/2013,153, New York 6 September 2013.

Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Nacional: Un proyecto compartido*, 2013.

Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*, 2013.

Presidencia del Gobierno, Departamento de Seguridad Nacional, *Informe anual de Seguridad Nacional 2014*, Boletín Oficial del Estado, abril 2015.

Real Instituto Elcano, *España mirando al Sur: del Mediterráneo al Sahel*, Real Instituto Elcano, 2014.

Reino de España, *Información Preliminar y Descripción del Estado de Preparación, de conformidad con la decisión SPLOS/183, de la Presentación parcial relativa a los límites exteriores de la Plataforma Continental de España en el área al Oeste de las Islas Canarias*, 2009.

Revista de Ingeniería Naval, *Construcción Naval: Buque oceanográfico Miguel Oliver*, mayo 2007.

Revista de Ingeniería Naval, *Cooperación internacional*, enero 2006.

Secretaría de Estado de Seguridad, Subdirección General de planificación y gestión de infraestructuras y medios para la seguridad, *MESAS Expte M-12-064 Lote I (patrulleras de la Guardia Civil)*, 12 de diciembre de 2012.

*Sentencia de la sala 3ª del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 1993*, Nº de recurso 5082/1990.

Serviço do parque natural da Madeira, *Plano de ordenamento e gestão das ilhas Selvagens, Sítio de importância comunitária – PTSEL0001*, Rede Natura 2000, 2012.

The International Tanker Owners Pollution Federation limited, *“Oil tanker spill statistics 2011”*, 2011.

The permanent mission of the kingdom of Morocco to the United Nations, NV/ATL/Nº/114/2015, March 10, 2015.

United Nations Office on Drugs and Crime, *Counter piracy programme*, November 2009.

United Nations Office on Drugs and Crime, *World Drug Report 2012*, June 2012.

United Nations Office on Drugs and Crime, *World Drug Report 2014*, June 2014.

United Nations, *2009 Treaty Event: Towards Universal Participation and Implementation*, New York, September 2009.

United Nations, Development Policy and Analysis Division, *World Economic Situation and prospects, 2012*, New York, 2012.

United Nations, *Report of the International Narcotics Control Board for 2011*, International Narcotics Control Board, January 2012.

United Nations, *The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*, United Nations Office on Drugs and Crime, January 2011.

United Nations, *Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment*, United Nations Office on Drugs and Crime, 2013.

United Nations, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of maritime transport 2014*, UNCTAD/RMT/2014, New York and Geneva, 2014.

United States Navy, United States Coast Guard, *Submersibles and Transnational Criminal Organizations*, Ocean & Coastal Law Journal, Vol. 17, Social Science Research Network, Social Science Electronic Publishing, 2011.

United States of America, *Naval operations concept 2010. Implementing the maritime strategy*. 2010.

Universidad de Barcelona, Instituto de derecho público, *Informe Comunidades autónomas 2001*, Barcelona.

Universidad de Sevilla, *Atlas para la planificación espacial marítima*, Departamento de Geografía Humana, Sevilla, 2011.

Wise Pen, *Wise Pen final report to EDA Steering Board: Maritime surveillance in support of CSDP*, 26 April 2010.

Wise Pens International, *Risk Assessment Study as an integral part of the Impact Assessment in support of a CISE for the EU maritime domain*, 8 September 2013.

WMU journal of maritime affairs, Vol 3, *Particularly Sensitive Sea Areas: Past, Present and Future*, World Maritime University Library, 2004.

### 3. BIBLIOGRAFÍA.

ACEBES ESCUDERO Javier, *Memoria explicativa, Proyecto nº 003 (Remolcador)*, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, Madrid, 2010.

AZOFRA COLINA Máximo, *La seguridad marítima en España. Actuación en un supuesto de emergencia de un ferry*, Universidad de Cantabria, Departamento de ciencias y técnicas de la navegación y de la construcción naval, Santander, abril de 2001.

BAEZA BETANCORT Felipe, *Canarias y el principio archipelágico*, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 2007.

BAEZA BETANCORT Felipe, *La delimitación de los espacios marítimos entre las Islas Canarias y Marruecos*, Anuario de Estudios Atlánticos, núm. 59, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2013.

BAEZA BETANCORT Felipe, *Las Islas Canarias ante el nuevo Derecho Internacional del Mar*, Museo canario, 1987.

BALLESTEROS MARTÍN Miguel Ángel, *Proliferación de armas de destrucción masiva*, revista Tiempo de Paz, Nº 102, Madrid, otoño 2011.

BAYNHAM Simon, *Narco-Trafficking in Africa: Security, Social and Economic Implications*, Africa Institute of South Africa, African Security Review Vol 4 No 6, 1995.

BECKH Joachim, *Maritime Security from a Systems View: From Cold War Systems to multinational Civilian-Military Information Exchange*, European Security and Defence, nº1/2011.

BLANCO-BAZÁN Agustin, *The IMO guidelines on Particular Sensitive Sea Areas (PSSAs). Their possible application to the protection of underwater*

*cultural heritage*, Pergamon, Marine Policy, Vol. 20, No. 4, pp. 343-349, Great Britain, 1996.

CALATAYUD ORIHUELA Esperanza, *Las islas y archipiélagos españoles en la delimitación de espacios marinos*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, Anuario de derecho internacional. VIII, 337-358, 1985.

CARLIER Manuel, *La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente*, ANAVE, Alicante, 5 de octubre de 2004.

CIQUE MOYA Alberto, *Preparación y respuesta frente a enfermedades epidémicas: a propósito del ébola*, Documento de opinión 103/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 18 de septiembre de 2014.

COLOM PIELLA Guillem, *El proceso de planeamiento de la defensa nacional*, Revista General de Marina, p833-842, Madrid, junio 2011.

COLOM PIELLA Guillem, *El proceso de transformación militar en España (2004-2011)*, Universidad Complutense de Madrid, UNISCI Discussion Papers, Nº 27, Octubre 2011.

COSIDÓ Ignacio, *La frontera exterior de la Unión Europea: una perspectiva española*, Análisis nº 39, Grupo de Estudios Estratégicos, 18 de junio de 2003.

DE CARVALHO COELHO CÂNDIDO António Manuel, Capitão-de-mar-e-guerra, Chefe do Departamento Marítimo do Centro, *A Convenção de Montego Bay e Portugal – Delimitação das Zonas Marítimas da Madeira*, Boletim Ensino, Investigação, nº 12, maio 2012.

DEL POZO GARCÍA Fernando, *África y la seguridad marítima*, Documento de opinión 107/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 24 de septiembre de 2014.

DEL POZO GARCÍA Fernando, *Las banderas de conveniencia y la seguridad marítima*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de opinión 52/2015, 21 de mayo de 2015.

DÍAZ GUERRERO José Ignacio, *La Flota Oceanográfica Nacional: Análisis y estado de la situación*, XXIV Semana de Estudios del mar, septiembre 2006.

DÍAZ PUYOL María del Carmen, *Inspecciones París MOU y normas reguladoras*, Facultad de Náutica de Barcelona, 2013.

DRNAS DE CLÉMENT Zlata, *Piratería en el mar y los derechos humanos de las víctimas de la piratería*, Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba, República Argentina, 2013.

DYE Dominique, *African perspectives on countering weapons of mass destruction*, Institute for Security Studies, ISS Paper No 167, September 2008.

GABELLA MAROTO Francisco, *Control de fronteras*, Instituto universitario de investigación sobre seguridad interior, UNED, junio 2005.

GARCÍA GUINDO Miguel y MARTÍNEZ-VALERA GONZÁLEZ Gabriel, *La guerra híbrida: nociones preliminares y su repercusión en el planeamiento de los países y organizaciones occidentales*, Documento de trabajo 02/2015, Instituto español de estudios estratégicos, Granada, 15 de febrero de 2015.

GARCÍA PÉREZ Rafael, *Las prospecciones petrolíferas en aguas Canarias y su impacto en las relaciones hispano-marroquíes*, Revista de estudios internacionales mediterráneos, núm. 13, julio-diciembre de 2012.

GRIFFITHS Hugh y JENKS Michael, *Maritime transport and destabilizing commodity flows*, SIPRI policy paper 32, January 2012.

HESSE Hartmut y CHARALAMBOUS Nicolaos L., *New Security Measures for the International Shipping Community*, World Maritime University (WMU) Journal of Maritime Affairs, Vol. 3, No.2, p123-138, Springer, Berlin, October 2004.

JIMÉNEZ-VALDERRAMA Fernando A., *La problemática de distribución de competencias en materia de Salvamento Marítimo: El caso del derecho español*, Universidad de La Sabana, Colombia, 2011.

KELIN Natalie, *Maritime security and the law of the sea*, Oxford University Press, New York, 2011.

LACLETA MUÑOZ José Manuel, *Las fronteras de España en el mar*, Real Instituto Elcano, DT N° 34/2004, 2004.

MARSALL MUNTALÀ Jordi, *La necesidad de un horizonte de estabilidad para el presupuesto de Defensa*, Documento de opinión 53/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 14 de mayo de 2014.

MARTÍN PÉREZ Miguel Ángel, *Capacidades futuras de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2014.

MARTÍN RUIZ Juan Francisco, *Los espacios marítimos y el problema de su delimitación en la posición geopolítica del archipiélago canario*, Geo Crítica/Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Volumen IX, núm. 185, 15 de marzo de 2005.

MARTÍNEZ DE OSES Francesc Xavier y VENTIKOS Nikolaos P., *A Critical Assessment of Human Element Regarding Maritime Safety: Issues of Planning, Policy and Practice*, Universidad Politécnica de Cataluña, biblioteca digital, mai 2003.

MESA GARCÍA Beatriz, *Marruecos: el negocio de la diáspora subsahariana*, Madrid, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de opinión 46/2014, 29 abril de 2014.

MORAL MARTÍN Pablo, *La piratería marítima, un fenómeno de índole regional y alcance global. Naturaleza e impacto económico*, Instituto español de estudios estratégicos, Documento de opinión 42/2015, 23 de abril de 2015.

MORALES MORALES Samuel, *Contextualizando el fenómeno de la piratería en el golfo*, Documento de opinión 73/2014, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 30 de junio de 2014.

MOREU CURBERA José M<sup>a</sup> y MARTÍNEZ JIMÉNEZ Enrique, *Astronomía y navegación*, Librería San José, Vigo 1985.

MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO Jaime, Almirante General Jefe de Estado Mayor de la Armada, *La dimensión marítima de los intereses nacionales: Repercusión sobre la orientación estratégica de España*, Madrid,



Cátedra Santa Cruz de Marcenado, Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, 4 de noviembre de 2013.

MUÑOZ-DELGADO DÍAZ DEL RÍO Juan Carlos *et al.*, *La piratería emergente en el Golfo de Guinea. Estrategia de la UE para el Golfo de Guinea*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2014.

NAVARRO MARCHANTE Vicente J., *Problemática jurídica sobre la delimitación de los espacios marítimos del archipiélago canario (a propósito de la ley 44/2010)*, UNED. *Revista de Derecho Político*, Nº 80, enero-abril 2011.

OLIVA MARTÍNEZ J. Daniel, *Derecho del mar e inmigración irregular*, Lex Nova, Valladolid, 2008.

OLMO Sergio, MARRERO Consuelo y BARROSO Valentín, *El Inventario del Patrimonio Arqueológico Subacuático del Litoral Norte de Gran Canaria*, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Vegueta. Número 11. Año 2009 – 2010.

REINARES NESTARES Fernando, *Terrorismo global*, Taurus, Madrid 2003.

RODRIGO DE LARRUCEA Jaime, *La seguridad en buques quimiqueros (Maritime Safety at Chemical Tanks)*, Universidad Politécnica de Cataluña, biblioteca digital, 2009.

RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ Carlos, *La delimitación de las fronteras marítimas de Lanzarote y Fuerteventura y el derecho internacional*, UNED, 2009.

RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ Carlos, *La delimitación y protección ambiental de los espacios marítimos de Canarias desde la perspectiva internacional*, UNED, 2009.

SANTAMARÍA VICARIO Kevin, *Descripción y análisis del sistema propulsor, contraincendios y de prevención de la contaminación de un buque remolcador de 27 metros de eslora*, Facultad Náutica de Barcelona, Diplomatura en máquinas navales Trabajo Final de Carrera, febrero de 2012.

STAFFORD CORBETT Julian, *Principles of maritime strategy*, Dover publications, Inc., New York, 2004.

SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, *El espacio marítimo en España. Geografía política y política marina*, Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR), "XX Semana de Estudios del Mar", Sevilla, 2002.

SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, *El nuevo orden oceánico*, Junta de Andalucía, Sevilla, 1985.

SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, Inmaculada Martínez Alba, *La política marítima y la planificación espacial*, Proyecto MEC, Universidad de Sevilla, 2007.

SUÁREZ DE VIVERO Juan Luis, RODRÍGUEZ MATEOS Juan Carlos, *Atlas of the European Seas and Oceans: Marine jurisdictions, sea uses and governance*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 2007.

URRUTIA BUNSTER Pedro, *El control del mar en el siglo XXI, Sus características tradicionales y su posible evolución*, Armada de Chile, Revista de marina, Vol. 116/852, Valparaíso, sept-oct 1999.

VV.AA., Documentos de Seguridad y Defensa 67, *Desafíos nacionales en el sector marítimo*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, febrero 2015.

VV.AA., *Transformaciones globales: Política, economía y cultura*, Oxford University Press, 2002.

WATKINS LANCE J., *Self-Propelled semi-Submersibles: The next great threat to regional security and stability*, Naval post graduate school, Monterrey, California, June 2011.

WISE Mark, *Orígenes y evolución de la política pesquera común de las comunidades europeas*, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, disponible en [http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf\\_reas%2Fr144\\_01.pdf](http://www.magrama.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_reas%2Fr144_01.pdf)

ZAMORA ROSELLÓ María Remedios, *La ley de ordenación del transporte marítimo de Canarias*, Anales de la facultad de derecho, Universidad de Málaga, 25 de mayo de 2008, pp. 97-115.

ZAMORA ROSELLÓ María Remedios, *La seguridad marítima: problemática y alternativas institucionales*, Universidad de Málaga-Facultad de Derecho, Málaga, 2009.

#### 4. FUENTES TELEMÁTICAS.

Agencia Tributaria. División Adjunta de Vigilancia Aduanera  
[http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio es ES/Aduanas e Impuestos Especiales/La Aduana Espanola/Servicios Centrales/Direccion Adjunta de Vigilancia Aduanera .shtml](http://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio_es_ES/Aduanas_e_Impuestos_Especiales/La_Aduana_Espanola/Servicios_Centrales/Direccion_Adjunta_de_Vigilancia_Aduanera_.shtml)

Armada española

[http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/\\_inicio\\_home/prefLang\\_es/](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/_inicio_home/prefLang_es/)

Astilleros Gondán <http://www.gondan.com/>

Central Intelligence Agency <https://www.cia.gov>

Centro de noticias de la ONU <http://www.un.org/spanish/News/>

Centro regional de información de Naciones Unidas para Europa occidental  
<http://www.unric.org/es/>

Chief of European Navies <http://www.chens.eu/default.aspx>

Critical Maritime Routes (CMR) information portal  
<http://www.crimson.eu.com/>

CSIC. Grandes instalaciones <http://www.csic.es/grandes-instalaciones>

European Commission, Community Research and Development Information Service, *The 7th Framework Programme funded European Research and Technological Development from 2007 until 2013*  
[http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_en.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_en.html)

European Commission, *Enterprise and industry*  
[http://ec.europa.eu/enterprise/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/index_en.htm)

European Defence Agency <http://www.eda.europa.eu/home>

Gobierno de Canarias [www.gobcan.es](http://www.gobcan.es)

Gobierno de España. La Moncloa. *Protección y promoción del patrimonio cultural*

<http://www.lamoncloa.gob.es/espana/eh15/culturaydeporte/Paginas/index.aspx>

*Hidrográfico, Marinha-Portugal* [www.hidrografico.pt](http://www.hidrografico.pt)

InfoDefensa <http://www.infodefensa.com/es/>

Instituto Español de Oceanografía <http://www.ieo.es/>

Instituto Geográfico Nacional, Centro Nacional de Información Geográfica,  
*Datos geográficos y toponimia*

<http://www.ign.es/ign/layoutIn/anetabladosdatosgeneralesgeneral.do?tipoBusqueda=longCosta>

Instituto Nacional de Estadística (INE) <http://www.ine.es/>

*Interactive Map on Migration* <http://www.imap-migration.org/>

*International Maritime Organization (IMO)*

<http://www.imo.org/EN/Pages/Default.aspx>

*Maritime Surveillance Networking* <http://marsur.info/start.php>

Ministerio de Agricultura, Alimentación Medio Ambiente, *Buques de las Secretaría General de Pesca*

<http://www.magrama.gob.es/es/pesca/temas/proteccion-recursos-pesqueros/buques-secretaria-general-pesca/>

Ministerio de Agricultura, Alimentación Medio Ambiente, Costas y medio marino,  
*Legislación*

[http://www.magrama.gob.es/es/costas/legislacion/convenios\\_internacionales.aspx](http://www.magrama.gob.es/es/costas/legislacion/convenios_internacionales.aspx)

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Centro Nacional de Referencia sobre Contaminantes Orgánicos Persistentes (CNR COP)  
<http://www.cnrcop.es/gc/si-quieres-profundizar-mas/legislacion/>

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Espacios marinos protegidos <http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/biodiversidad-marina/espacios-marinos-protegidos/red-areas-marinas-protegidas-espana/red-rampe-index.aspx>

Ministerio de Alimentación, Agricultura y Medio Ambiente  
[www.magrama.gob.es/](http://www.magrama.gob.es/)

Ministerio de Defensa. Armada española. Buques y unidades  
[http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buques\\_principal/prefLang\\_es/](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspannola/buques_principal/prefLang_es/)

Ministerio de Economía y Competitividad, Consejo Superior de Investigaciones Científicas <http://www.csic.es/#>

Ministerio de Economía y Competitividad, Unidad de Tecnología Marina (UTM)  
<http://www.ceab.csic.es/~oceanlab/Web/Research%20Vessels/objetos/GdeCid.htm>

Ministerio de Empleo y Seguridad Social, Buques de asistencia médica y logística [http://www.seg-social.es/Internet\\_1/Trabajadores/Trabajadoresdelmar/SanidadMaritima/MedicAsistISM/BuqueAsistMedic/index.htm](http://www.seg-social.es/Internet_1/Trabajadores/Trabajadoresdelmar/SanidadMaritima/MedicAsistISM/BuqueAsistMedic/index.htm)

Ministerio de Fomento, Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)  
[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIM/RELACION\\_ACCIDENTES/2012/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/RELACION_ACCIDENTES/2012/)

Naciones Unidas <http://www.un.org>

NATO. Operation Active Endeavour

<http://www.mc.nato.int/ops/Pages/OAE.aspx>

Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD). *iLibrary. Statistics* <http://www.oecd-ilibrary.org/statistics>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) - Pesca y Acuicultura) <http://www.fao.org/fishery/area/search/es>

Puertos del Estado <http://www.puertos.es/#>

Puertos del Estado. Autoridad portuaria de Las Palmas <http://www.palmasport.es/>

Puertos del Estado. Autoridad portuaria de Tenerife <http://www.puertosdetenerife.org/index.php/es/>

Revista Atenea, Homsec <http://www.onemagazine.es/seccion/259/Especial-Homsec/>

Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) <http://www.salvamentomaritimo.es/>

SYMDEX'15. Sostenimiento y simulación en el ciclo de vida <http://symdex.es/>

*U.S. Africa Command* [www.africom.mil](http://www.africom.mil)

United Nations, Oceans and law of the sea, Division for Ocean Affairs and Law of the Sea (DOALOS), *Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation* <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/>

United Nations, Oceans and law of the sea. Division for Ocean Affairs and Law of the Sea. *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS):* [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/continental\\_shelf\\_description.htm#definition](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/continental_shelf_description.htm#definition)

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Biblioteca universitaria <http://mdc.ulpgc.es/cdm/>

---

## ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

---





## ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS.

### I Tablas

Tabla 1.	Derechos de los Estados en las diferentes zonas de jurisdicción según UNCLOS .....	24
Tabla 2.	Distribución de competencias en la mar .....	99
Tabla 3.	Clasificación de los organismos e instituciones según el empleo principal de sus recursos en el ámbito marítimo.....	125
Tabla 4.	Recursos de SASEMAR en el ámbito marítimo.....	129
Tabla 5.	Recursos del IEO en el ámbito marítimo .....	131
Tabla 6.	Recursos del CSIC en el ámbito marítimo.....	132
Tabla 7.	Recursos de SEGEPESCA en el ámbito marítimo .....	133
Tabla 8.	Recursos de la Cruz Roja del Mar en el ámbito marítimo.....	134
Tabla 9.	Recursos del ISM en el ámbito marítimo .....	134
Tabla 10.	Recursos de la DAVA en el ámbito marítimo.....	135
Tabla 11.	Recursos de la Guardia Civil en el ámbito marítimo .....	136
Tabla 12.	Recursos de las Capitanías Marítimas en el ámbito marítimo.....	138
Tabla 13.	Recursos de la Armada en el ámbito marítimo .....	140
Tabla 14.	Recursos de la Administración en el ámbito marítimo que pueden operar en las aguas del archipiélago canario .....	144
Tabla 15.	Características técnicas estructurales de los buques de SEGEPESCA, del IEO y de la Armada.....	154

Tabla 16.	Clasificación de los buques de SEGEPESCA, del IEO y de la Armada según su eslora .....	156
Tabla 17.	Características técnicas estructurales de los buques de SEGEPESCA y del IEO. Laboratorios de investigación a bordo.....	159
Tabla 18.	Buques de SEGEPESCA, IEO, CSIC y Armada. Objetivo de empleo.....	161
Tabla 19.	Gestión operativa de los buques oceanográficos en 2014.....	163
Tabla 20.	Disponibilidad anual de los buques oceanográficos en relación al tiempo necesario para la realización de las campañas de 2014 .....	164
Tabla 21.	Características técnicas estructurales de los buques de la DAVA y la Guardia Civil .....	165
Tabla 22.	Clasificación de los patrulleros de la DAVA y de la Guardia Civil .....	166
Tabla 23.	Capacidades operativas de los patrulleros de altura de la DAVA y de la Guardia Civil .....	167
Tabla 24.	Tiempo de reacción ante amenazas actuales dentro del mar territorial (12 millas náuticas) en el archipiélago canario.....	170
Tabla 25.	Distribución de los patrulleros de intervención rápida de la DAVA y de la Guardia Civil .....	172
Tabla 26.	Comparación de las características técnicas estructurales de los Buques de Acción Marítima con los buques de mayor porte de la DAVA y de la Guardia Civil .....	175

Tabla 27.	Comparación de las características operativas de los Buques de Acción Marítima con los buques de mayor porte de la DAVA y de la Guardia Civil .....	176
Tabla 28.	Distancias desde Las Palmas de Gran Canaria a diferentes puntos geográficos de referencia en áreas con intereses nacionales y amenazas potenciales .....	180
Tabla 29.	Países de procedencia de la inmigración que arriba a las islas canarias en el periodo 2011-2014.....	204
Tabla 30.	Resultados de las incautaciones por grupos de productos.....	248
Tabla 31.	Comparación del índice GTRIC-e de España y una muestra de países de Europa y África.....	251
Tabla 32.	Comparativa del GTRIC-e y del PIB per cápita entre España y una muestra de países de Europa y África ...	284
Tabla 33.	Respuesta principal ante los riesgos y amenazas más probables en el ámbito de la seguridad y protección marítima en el entorno del archipiélago canario por zona de jurisdicción .....	318
Tabla 34.	Comparación de las capacidades de remolque entre diferentes buques de SASEMAR.....	328
Tabla 35.	Capacidades de los “patrulleros de intervención rápida” de la DAVA y de la Guardia Civil .....	333
Tabla 36.	Clasificación de los patrulleros de intervención rápida .	334
Tabla 37.	Tiempos de reacción. Comparativa entre clases .....	335
Tabla 38.	Capacidades de los “patrulleros de altura” de la DAVA, de la Guardia Civil y de la Armada.....	337
Tabla 39.	Gestión de los recursos marítimos de la Administración .....	343

Tabla 40. Interceptación de la amenaza en los puntos de entrada de amenazas dentro de la ZEE (dibujados en el gráfico anterior) a rumbos de vuelta encontrada.....	346-347
Tabla 41. Interceptación de la amenaza en el límite del mar territorial a rumbos de vuelta encontrada.....	350
Tabla 42. Estructura de los procesos de trabajo del organismo al frente de los asuntos relacionados con el ámbito marítimo.....	401

## II Gráficos

Gráfico 1. División jurisdiccional de la mar según UNCLOS.....	23
Gráfico 2. Líneas de base recta del archipiélago canario según la Ley 10/1977, el Real Decreto 2510/1977 y la Ley 44/2010.....	26
Gráfico 3. Delimitación de la ZEE según el Real Decreto 2510/1977, la Ley 15/1978 y la Ley 44/2010 .....	31
Gráfico 4. División del mar territorial a efectos de pesca según la Ley 20/1967, de 8 de abril .....	35
Gráfico 5. Estadística de tráfico marítimo en el archipiélago canario .....	39
Gráfico 6. Zona Marítima de Especial Sensibilidad (ZMES) de las islas Canarias.....	42
Gráfico 7. Zonas de responsabilidad de búsqueda y salvamento marítimo (SAR) españolas.....	44
Gráfico 8. Zona de responsabilidad SAR correspondiente a las islas Canarias .....	45
Gráfico 9. Distancias entre las islas Canarias, las Salvajes y el archipiélago de Madeira.....	50

Gráfico 10. Delimitación de los espacios marítimos entre las islas Canarias y las Salvajes.....	52
Gráfico 11. Delimitación de los espacios marítimos entre las islas Canarias y Marruecos.....	58
Gráfico 12. Licencias concedidas por Marruecos para la exploración <i>offshore</i> y <i>onshore</i> .....	61
Gráfico 13. Derrotas realizadas por el buque de exploración sismográfica “BGP Prospector” y sus buques de apoyo en el periodo 18-31 de mayo de 2014.....	62
Gráfico 14. Recursos de la Comunidad autónoma de Canarias en el ámbito marítimo .....	142
Gráfico 15. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario en el ámbito de la seguridad marítima.....	145
Gráfico 16. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario en el ámbito de la protección marítima.....	146
Gráfico 17. Distribución de recursos que pueden operar en el archipiélago canario por ámbito de actuación.....	146
Gráfico 18. Estadística de arribada de embarcaciones con inmigrantes a las islas canarias .....	200
Gráfico 19. Relación entre el número de inmigrantes y de embarcaciones empleadas .....	201
Gráfico 20. Tendencias de arribada de embarcaciones a las diferentes islas del archipiélago canario .....	202
Gráfico 21. Estadística de arribada de embarcaciones a las diferentes islas del archipiélago canario .....	202
Gráfico 22. Mapa de las rutas de migración mixtas en 2014.....	205

Gráfico 23. Tráfico comercial con contenedores como componente del tráfico total comercial por vía marítima.....	208
Gráfico 24. Empleo de contenedores en buques para transporte marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos. Estadística en el periodo 2001-2011.....	209
Gráfico 25. Capturas de mercancías desestabilizadoras relacionadas con armas y narcóticos. Estadística de incidentes en el periodo 1991-2011 .....	210
Gráfico 26. Banderas de países más frecuentemente asociadas con el tráfico marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos. Estadística comparativa entre la parte del número de incidentes comparada con la parte de la flota mundial de la muestra, en el periodo 1991-2011 .....	211
Gráfico 27. Escalas autorizadas en Las Palmas con banderas de países más frecuentemente asociadas con el tráfico marítimo de mercancías desestabilizadoras relacionadas con equipos militares, mercancías de uso dual y narcóticos .....	212
Gráfico 28. Estadísticas de aprehensión de buques implicados en actividades ilegales relacionadas con el tráfico de estupefacientes en el entorno del archipiélago canario	215
Gráfico 29. Estadísticas de aprehensión de buques implicados en actividades ilegales relacionadas con el tráfico de estupefacientes en el entorno del archipiélago canario	216

Gráfico 30. Volumen de tráfico mercante en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife.....	221
Gráfico 31. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro .....	222
Gráfico 32. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife .....	223
Gráfico 33. Volumen de tráfico total de mercancías en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro .....	224
Gráfico 34. Visión general de la contaminación marina .....	229
Gráfico 35. Rutas de vigilancia en función del análisis de riesgo de los principales focos de descargas operacionales identificados en las islas Canarias en 2011 .....	232
Gráfico 36. Imágenes (visible e infrarroja) de buques realizando vertidos contaminantes en la mar en aguas de Valencia.....	233
Gráfico 37. Volumen de tráfico de graneles líquidos en los puertos del Estado de las islas de Gran Canaria y Tenerife.....	235
Gráfico 38. Volumen de tráfico de graneles líquidos en los puertos del Estado de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Gomera, La Palma y el Hierro .....	236
Gráfico 39. Comparación entre el número de buques pesqueros que faena en cada zona de caladeros del mundo .....	240
Gráfico 40. Comparación entre el número de buques pesqueros que faena en cada zona de caladeros nacionales.....	241
Gráfico 41. Comparación entre las capturas procedentes de caladeros nacionales y el resto de caladeros .....	242
Gráfico 42. Análisis del comercio exterior. Grupo “Pescados” .....	243

Gráfico 43. Reservas marinas españolas.....	244
Gráfico 44. Comparación del índice GTRIC-e de España (círculo rojo) y una muestra de países del mundo.....	250
Gráfico 45. Número de incidentes en la mar en África oriental, océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.....	252
Gráfico 46. Localización de los incidentes en la mar en África oriental, Océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.....	254
Gráfico 47. Estadística de incidentes en el golfo de Guinea.....	255
Gráfico 48. Estadística de acciones de robo a mano armada en el golfo de Guinea .....	258
Gráfico 49. Estadística de acciones de piratería en el golfo de Guinea .....	259
Gráfico 50. Drogas decomisadas en España .....	268
Gráfico 51. Tanto por ciento sobre el total de los detenidos por tráfico de drogas y denunciados por consumo y/o tenencia ilícita de drogas, por comunidad autónoma, en España, en 2010.....	270
Gráfico 52. Número de contenedores de cocaína incautados en 2012.....	271
Gráfico 53. Número de contenedores de cocaína incautados por países de origen .....	272
Gráfico 54. Compromiso y número de inspecciones realizadas en 2012 por los países firmantes del “París MOU” .....	279
Gráfico 55. Estadística de los accidentes e incidentes notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por tipo de suceso ....	280
Gráfico 56. Estadística de accidentes e incidentes notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por gravedad .....	281



Gráfico 57. Estadística de sucesos notificados a la CIAIM en 2.012 clasificados por zona de ocurrencia.....	282
Gráfico 58. Inspecciones de pesca marítima .....	283
Gráfico 59. Expedientes sancionadores de pesca marítima .....	283
Gráfico 60. Comparación entre los índices GTRIC-e y PIB per cápita .....	285
Gráfico 61. Consecuencias para la tripulación en los incidentes en la mar en África oriental, Océano Índico y África occidental el periodo 2008-2013.....	287
Gráfico 62. Área de “Cooperación y guía del tráfico mercante” en el Golfo de Guinea.....	289
Gráfico 63. Vasijas intervenidas en un local de buceo en Corralejo (Fuerteventura) en julio de 2.014.....	293
Gráfico 64. Distancias a puntos de entrada de amenazas dentro de la ZEE correspondiente al archipiélago canario.....	345
Gráfico 65. Distancias de detección para garantizar la interceptación de la amenaza en la ZEE .....	348
Gráfico 66. Estructura del Consejo.....	386
Gráfico 67. Estructura orgánica básica del Consejo de Seguridad Marítima Nacional.....	388
Gráfico 68. Estructura orgánica básica de la Secretaría de la Mar .	390
Gráfico 69. Estructura orgánica básica del Ministerio de la Mar .....	395

