

EL CNSM* ¿EXISTE?

Fernando García Sánchez
Almirante general (retirado)

*«...las tácticas sin estrategia son el ruido de antes de la derrota»
Sun-Tzu*

SÍNTESIS

Los últimos sucesos luctuosos en Barbate han puesto en los titulares la necesidad de cooperación entre diferentes agencias e instituciones para mejorar la eficiencia en la lucha contra el narcotráfico. La necesidad de una mayor coordinación y cooperación en la lucha contra el narcotráfico es sólo un caso más de la necesaria cooperación y colaboración en el ámbito de la seguridad marítima debido a la dispersión de competencias y agencias e instituciones con capacidades marítimas (de superficie, aéreas, submarinas, satelitales, de mando y control y basadas en tierra). El proceso de avance hacia una estrategia de seguridad integrada, tal como lo identifican las estrategias de seguridad y seguridad marítima nacionales no avanza a la velocidad que exige el rápido proceso de cambio de la situación estratégica.

El Consejo Nacional de Seguridad Marítima (CNSM) es el organismo clave para impulsar una seguridad marítima integrada. Para superar los intereses corporativos y avanzar en esta integración es necesario contar con una figura, secretario de estado de seguridad nacional, que con nivel de ministro y dependiendo directamente del Presidente de gobierno sincronice y ponga en marcha las decisiones tomadas en el Consejo de Seguridad Nacional.

Dejemos pasar la borrasca.

Recordemos a nuestros caídos y rindámosles los honores que se merecen.

Apoyemos a las familias, compañeros y amigos de los guardias civiles asesinados y heridos en Barbate el 9 de febrero.

(*) Consejo Nacional de Seguridad Marítima

Esperemos que no se repitan estas dramáticas situaciones, tomemos medidas, algunas, seguro que estarán en marcha.

Pero, no renunciemos a la autocrítica y aprovechemos para identificar lecciones, aprenderlas y avanzar en la senda de la seguridad.

Hemos oído declaraciones de los ministerios de Interior y de Defensa, de la fiscalía antidroga, anticorrupción, de las asociaciones profesionales de la Guardia Civil y de la Policía Nacional y leído artículos y escuchado debates en diferentes medios de comunicación y redes sociales; de todos ellos me he quedado con la declaración de una necesidad: *«mejorar la cooperación y colaboración entre las diferentes agencias e instituciones con capacidades marítimas (de superficie, aéreas, submarinas, satelitales, de mando y control y basadas en tierra)»; y con una ausencia: "el CNSM (Consejo Nacional de Seguridad Marítima)».*

Asumamos que existen posibilidades de mejora en la lucha contra el narcotráfico en los niveles táctico, operacional y estratégico y en los ámbitos policial, judicial, anticorrupción, de inteligencia, control de flujos económicos y de construcción, compra y registro de embarcaciones semirrigidas de alta potencia (multidominio).

Estas posibilidades de mejora, pueden hacerse extensibles a la seguridad marítima y se concretan en avanzar en dos conceptos, integración y sostenibilidad, incluidos en la estrategia de seguridad marítima nacional (ESMN-13).¹

Integración, sostenibilidad, ambiente multidominio y multifunción, estas características obligan a ejecutar «acciones integradas para influir (i+i)», actuando de forma sincronizada en los diferentes dominios ejecutando las funciones necesarias de forma coordinada².

Para España, la seguridad marítima³ tiene una visión amplia, se entiende como «la acción concertada de anticipación, prevención y respuesta ante riesgos y amenazas transversales o de tal magnitud que desbordan las competencias de un único actor, y cuyo fin último es contribuir al pleno aprovechamiento del mar en beneficio del bienestar y la prosperidad de España.»

(1) Es significativo echar una ojeada a las páginas: <https://coastguard.europa.eu/country-factsheets-list> y <https://coastguard.europa.eu/national-authorities/spain>

(2) Las acciones «i+i» y la Estrategia de Seguridad Nacional 2021. Cuaderno de pensamiento naval 32. 1º/22. Alnte. (Ret) Fernando García Sánchez.

(3) Estrategia de Seguridad Marítima Nacional de 2013 (ESMN-13)

Además⁴, se identifican «los principios informadores aplicables a la seguridad marítima: unidad de acción, anticipación y prevención, eficiencia y sostenibilidad de recursos, y resiliencia o capacidad de resistencia y recuperación».

Con esta visión amplia, siempre podrán existir tareas relacionados con la seguridad marítima: operaciones (MSO⁵) o conocimiento del entorno marítimo (MSA⁶), que pueden ser acometidas por la fuerza de acción marítima o, en ocasiones, por la fuerza de acción naval.



Figura 1 los intereses nacionales en su dimensión de seguridad marítima. ENSM 2013

La ESNM-13 identifica «los intereses nacionales en su dimensión de seguridad marítima que deben ser tenidos en cuenta:

- el cumplimiento de la legislación nacional y el Derecho Internacional en los espacios marítimos bajo nuestra soberanía y jurisdicción, así como el respeto a las normas internacionales en alta mar en

(4) ESMN-13

(5) Operaciones de Seguridad Marítima (MSO)

(6) Maritime Security Awareness (MSA)

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.»

La flexibilidad, versatilidad y capacidad de integración de capacidades externas a la fuerza naval (de superficie, aérea, infantería de marina y submarina) facilitan y hacen posible la adaptación de la fuerza naval a cometidos de seguridad marítima en sus dos ramas: operaciones (MSO) y conocimiento del entorno marítimo (MSA).

Existen muchas misiones que pueden derivar de la acción marítima a la acción naval, pero, existe un grupo de misiones, las misiones de seguridad (inteligencia, vigilancia y reconocimiento – ISR), que son comunes y permanentes para cualquier unidad naval.

Las misiones de seguridad son imprescindibles para el planeamiento, la conducción y la ejecución de operaciones; para el mantenimiento y actualización de los indicadores de alerta y constituyen la base del conocimiento del entorno marítimo (MSA).

Siempre el planeamiento de fuerza debe ser por capacidades, ¿que necesito hacer, es decir: capacidad? ¿cómo lo haré de la forma más eficiente, es decir, sistema o unidad: sistema de control remoto (USV), patrullero, unidad en tierra, fragata, submarino, avión, satélites, ¿equipos de visita y registro...?

El planeamiento de los medios nacionales dedicados, de forma prioritaria a la seguridad marítima debe incluirse en el desarrollo de los conceptos de integración y sostenibilidad como un elemento necesario para mejorar la eficiencia de las tareas de seguridad marítima nacionales y su participación en la seguridad marítima internacional.

Así, integración en este artículo se entiende como «integración operativa y de empleo y obtención de capacidades» sin incluir la integración orgánica (cuerpos, ejércitos, armas, uniformes, divisas, administración, infraestructura, símbolos, colores...)

La integración, además, tiene un impacto positivo sobre la cooperación internacional, la lucha contra la corrupción, la evolución rápida de las capacidades para adaptarlas al incierto escenario internacional, el paso a situaciones de crisis más exigentes, la integración de las capacidades de seguridad marítima en los cometidos de la defensa nacional y la utilización de las posibilidades legales de las fuerzas militares como agentes de autoridad⁷.

¿Sirven las estrategias?

El Departamento de Seguridad Nacional (DSN) durante el mandato del presidente Rajoy desarrolló una encomiable labor para promover una estrategia nacional útil, y unas estrategias derivadas que superaran su, a veces inevitable, carácter retórico.

Actualizaron la Estrategia de Seguridad Nacional en el 20138 (ESN-13) donde se incluyó el Consejo de Seguridad Nacional con el Departamento de Seguridad Nacional (DSN) a su servicio y se programó la presentación en el Congreso del informe anual de seguridad nacional para conocimiento de los diputados y de todos los ciudadanos.

La ESN-13, contempla, como no podía ser de otra forma, la seguridad marítima como uno de los ámbitos de la Seguridad Nacional. El 11 de julio del 2013 tuvo lugar en el palacio de la Zarzuela, la primera reunión, la reunión constitutiva del Consejo de Seguridad Nacional, presidida por SM el Rey.

En esta reunión, se acordó la creación de los grupos de apoyo de carácter sectorial en los ámbitos de ciberseguridad y seguridad ma-

(7) «Los miembros de las dotaciones de los buques de la Armada tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de funciones de vigilancia y seguridad marítima atribuidas legalmente o por convenios internacionales suscritos por España, que se llevarán a cabo sin perjuicio de las que están atribuidas a los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a los integrantes de los organismos públicos con funciones de vigilancia marítima en el ejercicio de sus competencias».

Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2010/02/26/194>

(8) Aprobada por Consejo de Ministros el 31 de mayo de 2013.

rítima, además, el Ministerio de Defensa, a través del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, presentó un borrador de Estrategia de Seguridad Marítima Nacional (ESMN).

El DSN tomó este borrador y con determinación y persistencia logró sacar adelante la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima, que el Consejo de Seguridad Nacional, aprobó el 5 de diciembre de 2013.

En este documento político-estratégico se fija como objetivo *«impulsar una política amplia de seguridad con la finalidad de proteger los intereses marítimos nacionales»*.

Para hacer practicable la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional de 2013 (ESMN-13) se creó un órgano de apoyo al Consejo de Seguridad Nacional, que facilitara el paso de la estrategia a los planes de acción, denominado inicialmente «Comité Especializado de Seguridad Marítima» y que finalmente se denominó «Consejo Nacional de Seguridad Marítima (CNSM)» constituido formalmente el 28 de febrero de 2014⁹.



Figura 2 Consejo Nacional de Seguridad Marítima. DSN

(9) Hoy (28 FEB 24) celebramos diez años de su constitución

La finalidad del CNSM es mantener conectada la línea que hace practicable una política: «política-estrategia-plan-programa-presupuesto» apoyando en el ámbito marítimo al Consejo de Seguridad Nacional y asistiendo al Presidente del Gobierno en la dirección de la política de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima.

Como herramienta ejecutiva de la estrategia de seguridad marítima el CNSM se reúne de forma periódica (bimensual) o cuando se considere necesario, en pleno o en grupos de interés, y, en el pleno, sienta en su mesa redonda, en el centro de operaciones de la Moncloa, a todos los organismos con competencias en temas relacionados con la mar.

Este CNSM debe enfrentarse con los siguientes riesgos y amenazas:



Figura 3. Riesgos y amenazas para la seguridad marítima nacional. ESMN 2013

La estrategia de seguridad marítima nacional (ESMN-13) apuesta por la integración y la sostenibilidad para conseguir la mayor eficiencia y a través de sus planes de acción pretende mejorar la coordinación, los apoyos, la integración y la utilización racional y eficiente de las capacidades de las diferentes agencias con responsabilidad o con capacidad para actuar en la mar.

Sus líneas de actuación se sincronizaban con el plan de racionalización de la administración pública¹⁰ que, presidencia del gobierno, había puesto en marcha y que dio lugar al informe sobre la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA), que contaba con elementos que afectaban a las capacidades del Estado dedicadas a la seguridad marítima.

Nuestra Estrategia se presenta como una estrategia integral y desliza este concepto a la estrategia de seguridad marítima que ofrece una aproximación integradora, basada en los principios rectores de unidad de acción, anticipación, eficiencia y resiliencia para hacer frente a las amenazas y desafíos en el ámbito marítimo.

Actualmente está a punto de aprobarse la nueva estrategia de seguridad marítima nacional (ESMN 24) que, previsiblemente asumirá la necesidad e importancia del avance en el proceso de integración, sostenibilidad y eficiencia.

La lucha contra el narcotráfico es una de las operaciones de seguridad marítima (MSOs) y algunas de las limitaciones puestas en evidencia en Barbate coinciden con limitaciones endémicos de la seguridad marítima, lo que provoca las siguientes preguntas:

¿Estamos contentos con la situación actual en el ámbito marítimo nacional?

¿Es útil la estrategia de seguridad marítima nacional o se queda en mera indicación de buenas intenciones?

¿Qué razones frenan el avance hacia esa seguridad marítima integrada que anuncia la estrategia?

¿Cómo se puede impulsar la integración?

(10) Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa.

En el punto de situación del plan de acción de seguridad marítima de DIC I6, se incluía el estudio de integración de la contratación para la obtención de tres elementos: combustible, vehículos aéreos no tripulados (UAVs) vehículos submarinos de control remoto (ROVs)

En el informe de la Comisión para la racionalización de las administraciones públicas (CORA) del ministerio de Hacienda existen varios objetivos que afectan a las capacidades de seguridad marítima.

https://funcionpublica.digital.gob.es//eu/gobernanza-publica/reforma_aapp.html

¿Cómo coordinamos o integramos?

El principio básico de actuación en las primeras singladuras del CNSM era no discutir sobre competencias ante la imposibilidad de cambiarlas a su nivel y asumir las competencias establecidas en la legislación vigente.

Desde el mantenimiento de las competencias legales de cada agencia o institución se trataba de explotar todas las posibilidades de coordinar actuaciones de forma multidisciplinar (un avión de patrulla del ministerio de transporte vigilando posibles contaminaciones en el estrecho de Ibiza, podría localizar embarcaciones con inmigrantes o narcolanchas en su área de operaciones)

Se trata de utilizar el concepto de autoridad apoyada y autoridad que apoya, desarrollar procedimientos operativos comunes, integrar esfuerzos e inteligencia como base del conocimiento del entorno marítimo y racionalizar el empleo de los medios existentes y la obtención de capacidades.

Estas ideas pusieron en marcha un plan de acción iluminado por la ESMN-2013 e impulsando conceptos que todavía son de actualidad y de futuro: integración, sostenibilidad y eficiencia.

El impacto de estos conceptos se reconocía positivo, no sólo en la ejecución de las operaciones de seguridad marítima, sino en el apoyo fiscal, el control de flujos económicos, el seguimiento y regulación de las embarcaciones semirrígidas de alta potencia y en las acciones de inteligencia y anticorrupción.

El Plan de Acción de la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, fue aprobado por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima el 9 de diciembre de 2014 y cuenta con el visto bueno del Consejo de Seguridad Nacional en su reunión de 20 de enero de 2015.

Este documento ha servido de guía para coordinar la actividad desempeñada por los departamentos ministeriales y organismos con competencias atribuidas en materia de seguridad marítima bajo el paraguas del sistema de Seguridad Nacional, coordinada por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima en su labor de apoyo al Consejo de Seguridad Nacional.

Entre sus hitos destaco los que más podrían afectar a la integración de la seguridad marítima con carácter general y que podrían dar respuesta a la inquietud generada en la lucha contra el narcotráfico, reconociendo que no han sido totalmente eficaces.

Hito 2: Plan Integral de seguridad marítima

Hito 3 Planes sectoriales de seguridad marítima con procesos de cooperación interagencias en operaciones de seguridad marítima (MSOs)

En el 2019 se aprobó un nuevo Plan de Acción de Seguridad Marítima¹¹ consensuado y elaborado con las propuestas de todos los departamentos ministeriales y organismos con competencias en seguridad marítima, y coordinado por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima. En su análisis de riesgos y amenazas destaca el aumento de la inmigración irregular y del tráfico de flujos ilícitos (aquí se incluye el narcotráfico) en el Estrecho de Gibraltar, el mar de Alborán y aguas adyacentes.

Destaco sus dos primeras líneas de acción¹²:

«- Línea de acción estratégica 1: promover un enfoque integral que potencie la actuación coordinada y cooperativa de las Administraciones Públicas en la resolución de problemas que afectan a la seguridad marítima.

- Línea de acción estratégica 2: adoptar medidas para fortalecer la capacidad de actuación del Estado en el espacio marítimo y en su litoral en un empleo óptimo de máximo aprovechamiento de los recursos».

El nuevo Plan de Acción sigue apostando por una seguridad marítima integrada e identifica como elementos clave para alcanzar una seguridad marítima más integral y eficiente la necesidad de progresar en la coordinación interdepartamental y de mejorar el conocimiento del entorno marítimo (MSA) y la utilización racional de los recursos existentes.

Pero, desgraciadamente, a pesar de esta tendencia positiva, las anteriores preguntas se mantienen sin una respuesta satisfactoria, clara y contundente.

¿Estamos contentos con la situación actual en el ámbito marítimo nacional?

¿Es útil la estrategia de seguridad marítima nacional o se queda en mera indicación de buenas intenciones?

¿Qué razones frenan el avance hacia esa seguridad marítima integrada que anuncia la estrategia?

(11) https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-7833

(12) ESMN-13. Cap. 3. Pág. 34.

¿Cómo se puede impulsar la integración?

El tiempo pasa y el 23 de julio de 2022 se publicó en el Boletín Oficial del Estado¹³ el acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional de 21 de junio de 2022, por el que se aprueba el procedimiento para la elaboración de una nueva Estrategia Nacional de Seguridad Marítima Nacional, que será, en breve, la ESMN-24¹⁴. ¿Avanzaremos en la línea de integración y sostenibilidad?

¿Cómo pasar de las musas al teatro?

Si no conseguimos pasar de las musas al teatro la estrategia es pura retórica con capacidad de servir de referencia ante determinadas situaciones de crisis, pero embalsamada, una estrategia momificada, pasiva y reactiva.

Los planes de acción ayudan a avanzar en la implantación de la estrategia, pero los avances son modestos, pasando por cresta y valles que dependen de las personas y siempre evolucionando con lentitud ante la exigente dinámica estratégica de nuestros tiempos.

Para pasar de las musas al teatro de una forma decisiva hace falta darle más capacidad ejecutiva al CNSM.

Es necesaria una ejecución más agresiva de sus planes de acción para avanzar, a la velocidad que nos exige la evolución de la situación político-estratégica global, en la implantación de una seguridad marítima nacional más integradas, sostenible y eficiente.

La velocidad de crucero necesaria no se puede conseguir sin unidad de acción y esta es imposible sin un mando único.

Este mando único deberá ejercer una dirección centralizada que permita una ejecución descentralizada y tendrá que contar con un centro de operaciones líder basado en un comité especializado de situación¹⁵ activado permanentemente y apoyado por los centros de operaciones subsidiarios que resulten necesarios.

(13) https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-12627

(14) La ESNM-24 tiene prevista su aprobación a finales de marzo de 2024.

(15) ESNM-13: "El Comité Especializado de Situación será convocado para llevar a cabo la gestión de las situaciones de crisis en el ámbito de la seguridad marítima que, atendiendo a la acentuada transversalidad o dimensión e impacto de sus efectos, produzcan el desbordamiento de los límites de capacidad de respuesta eficaz por parte de los mecanismos habituales previstos, siempre respetando las competencias asignadas a las distintas Administraciones Públicas y a los efectos de garantizar una respuesta inmediata y eficaz a través de un solo órgano de dirección político-estratégica de la crisis.

Esta red de centros de operaciones de seguridad marítima deberá integrarse en el sistema de seguridad nacional. con un modus operandi de plataformas cooperativa trabajando en red.

El sistema de trabajo en red, con apoyos de elementos de control y gestión de grandes bases de datos, elementos de ayuda a la decisión basados en algoritmos e inteligencia artificial, facilitará la integración de los diferentes centros de operaciones de seguridad marítima entre sí y de su integración en el sistema de seguridad nacional.

Ante una realidad estratégica compleja, de rápida evolución, multidominio y multifuncional, la unidad de acción recomienda la existencia de un Secretario de Seguridad Nacional dependiendo del Presidente de Gobierno con nivel de ministro.

Un Secretario de Seguridad Nacional que mande, controle, sincronice e impulse las decisiones tomadas en el seno del Consejo de Seguridad Nacional, asegure la unidad de acción en cuestiones de seguridad nacional y de seguridad marítima en particular y coordine nuestra política de defensa y nuestra posición estratégica ante nuestros aliados y en los foros internacionales evitando contradicciones en el nivel político-estratégico.

Para ejercer su mando y control deberá utilizar el centro de operaciones (del comité de situación) de la Moncloa, activado de forma permanente y trabajando en forma de plataforma cooperativa con los centros de operaciones subsidiarios de las diferentes agencias e instituciones.

El Departamento de Seguridad Nacional sería su herramienta operativa y tendría que tomar decisiones iniciales, sin duda complicadas, que afectarían fundamentalmente a la "autonomía" de los ministerios de defensa, exteriores e interior.

Una de sus primeras medidas tendría que ser retomar el plan de racionalización de la administración en los asuntos que afectan a los temas de seguridad y concretamente en los que afectan a la seguridad marítima.

Quizá, la seguridad marítima sea un ejemplo claro de necesaria racionalización desde el punto de vista orgánico y operativo, afectando a los planes de obtención y de utilización de los recursos disponibles

por el Estado. La ciberseguridad y la inteligencia¹⁶. serían otros dos “duros frentes” de actuación en este proceso de “racionalización”.

A modo de conclusión.

Estas son mis respuestas a las preguntas iniciales:

¿Estamos contentos con la situación actual en el ámbito marítimo nacional?

- *No, es francamente mejorable, y la política de «esperar y ver» no parece compatible con la evolución de la situación mundial.*

¿Es útil la estrategia de seguridad marítima nacional o se queda en mera indicación de buenas intenciones?

- *La estrategia es útil y necesaria, pero hay que hacerla practicable manteniendo conectada la línea «política-estrategia-plan-programa-presupuesto». Los planes de acción presentan unos objetivos modestos, pero quizá sea lo máximo a que podemos aspirar sin cambio profundos a alto nivel.*

(16) El CNSM creó una célula de información y análisis de riesgos y amenazas en el ámbito marítimo (CIARA), sin estructuras nuevas, mediante una plataforma colaborativa entre las agencias con responsabilidad en temas marítimos.

La CIARA fue constituida el 11 de junio de 2015, presidida por el General Subdirector del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas (CIFAS).

En el punto de situación del plan de acción de seguridad marítima de DIC 16 se expone:

“Los informes emitidos por la CIARA hasta la fecha son los siguientes:

Año 2015:

- Primer informe semestral de la CIARA

Año 2016

- Primer informe semestral de la CIARA

- Segundo informe semestral de la CIARA

- Informe extraordinario 16/01 de la CIARA (Piratería en el Cuerno de África)

- Informe extraordinario 16/02 de la CIARA (Empresas involucradas con barcos en situación ilegal)

- Informe extraordinario 16/03 de la CIARA (Capacidad naval del DAESH en el Mediterráneo)

- Informe extraordinario 16/04 de la CIARA (Piratería en el golfo de Guinea)”

¿Qué razones frenan el avance hacia esa seguridad marítima integrada que anuncia la estrategia?

- Los intereses corporativos de agencias e instituciones que entienden el panorama de la seguridad marítima con un esquema de «suma cero» que impide el avance rápido hacia la integración, sostenibilidad y eficiencia.

¿Cómo se puede impulsar la integración?

- Desarrollando los principios informadores¹⁷ de la ESMN-13, especialmente: La unidad de acción y la eficiencia y sostenibilidad de recursos¹⁸.

Para conseguirla es necesario que desde el nivel del Presidente de Gobierno se cree la figura del Secretario de Estado de Seguridad Nacional, que explote las funciones actuales del CNSM, entre otras:

- Apoyar la toma de decisiones del Consejo de Seguridad Nacional en materia de seguridad marítima mediante el análisis, estudio y propuesta de iniciativas tanto en el ámbito nacional como en el internacional.
- Reforzar las relaciones de coordinación, colaboración y cooperación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias relacionadas con el ámbito de la seguridad marítima, así como entre los sectores público y privado.
- Contribuir a la elaboración de propuestas normativas en el ámbito de la seguridad marítima para su consideración por el Consejo de Seguridad Nacional.
- Realizar la valoración de los riesgos y amenazas, analizar los posibles escenarios de crisis, estudiar su posible evolución, elaborar y mantener actualizados los planes de respuesta y formular directrices para la realización de ejercicios de gestión de crisis en

(17) ESMN-13. Cap. 3. Pág. 33..Previsiblemente estos principios continuaran, conceptualmente, en la prevista ESMN-24.

(18) “Unidad de acción: supone la implicación, la coordinación y la armonización de todos los actores y recursos del Estado bajo la dirección del Presidente del Gobierno, así como la colaboración público-privada y la implicación de la sociedad en general. El enfoque integral de la seguridad, seguridad, comprensivo de todas sus dimensiones, justifica este principio de acción...”.

“Eficiencia y sostenibilidad de recursos: responden a la priorización de los recursos y la optimización de su empleo, precisan el control y la evaluación de los resultados y orientan la organización administrativa”. ESMN-13

el ámbito de la seguridad marítima y evaluar los resultados de su ejecución, todo ello en coordinación con los órganos y autoridades directamente competentes.

- Contribuir a la disponibilidad de los recursos existentes y realizar los estudios y análisis sobre los medios y capacidades de las distintas Administraciones Públicas y Agencias implicadas con la finalidad de catalogar las medidas de respuesta eficaz en consonancia con los medios disponibles y las misiones a realizar, todo ello en coordinación con los órganos y autoridades directamente competentes y de acuerdo con las competencias de las diferentes Administraciones Públicas implicadas en el ámbito de la seguridad marítima.
- Facilitar la coordinación operativa entre los órganos y autoridades competentes cuando las situaciones que afecten a la seguridad marítima lo precisen y mientras no actúe el Comité Especializado de Situación.
- Todas aquellas otras funciones que le encomiende el Consejo de Seguridad Nacional.

El presidente de Gobierno finalizaba así el prefacio de la ESMN-13, hoy, una década después a punto de ser renovada por la prevista ESMN-24:

«Con determinación, visión estratégica y lealtad institucional, seremos capaces de ofrecer el mejor servicio a nuestros ciudadanos, trabajando en la protección de un espacio de enorme importancia para el futuro de España».

«Alea jacta est»

Julio César

Referencias

CONTE DE LOS RÍOS, Augusto. *La nueva Estrategia de Seguridad Marítima de Europa 2023. IEEE 00/2023.*

Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2013 (ENSM-2013).

Disponible en:

https://www.dsn.gob.es/es/file/148/download?token=vMlaK_uW

Consejo Nacional de Seguridad Marítima, DSN *Plan de acción de Seguridad Marítima-14*. 09 DIC 14

Consejo Nacional de Seguridad Marítima, DSN. *Plan de acción de Seguridad Marítima-19*. 15 MAR 19

CNSM. <https://www.dsn.gob.es/es/comites-especializados/consejo-nacional-seguridad-maritima>.