

# LA ARMADA ANTE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Julio ALBERT FERRERO  
Vicealmirante (2.<sup>a</sup> RE)

## Introducción

Este artículo trata del rol de la Armada en la Seguridad Marítima. Para ello es conveniente comenzar por precisar los conceptos fundamentales correspondientes de los ámbitos marítimo y naval con objeto de aclarar el uso indistinto de ambos en todo lo concerniente a ellos, así como su influencia en el análisis de las diferencias entre los conceptos de Seguridad y Defensa, continuando con la doctrina de la Armada sobre la Seguridad Marítima. Se expone, la organización del Mando de la Flota, con objeto de destacar los cometidos correspondientes de la Acción Naval, y de la Acción del Estado en la Mar por parte de la Armada. Se exponen los objetivos y las líneas de Acción Estratégicas de la Estrategia Nacional de Seguridad, de la Estrategia de Seguridad Marítima y de la Estrategia Española de Ciberseguridad.

Se describen los modelos existentes para la gestión de la Política Marítima y el nuevo concepto no desarrollado de la Política Marítima Integrada (PMI), aplicado a España, haciendo unas breves consideraciones, finalizando con las correspondientes conclusiones

## Conceptos fundamentales de los ámbitos marítimos y naval

El Diccionario de la Real Academia (DRAE) define al primero, como «Perteneiente o relativo al mar», y al segundo como «Perteneiente o relativo a las naves y a la navegación», por lo tanto, claramente se deduce que lo *marítimo incluye a lo naval*, es decir que:

- Poder Marítimo incluye al Poder Naval
- Política Marítima incluye a la Política Naval y
- Estrategia Marítima incluye a la Estrategia Naval.

Estos tres conceptos, aunque están entrelazados, suponen implicaciones distintas. En efecto:

- Poder implica capacidad,
- Política implica decisión y
- Estrategia implica acción, así pues, podemos adoptar las definiciones siguientes:
  - *Poder Marítimo es la capacidad para conservar y desarrollar los intereses marítimos*, por lo tanto incluye además del Poder Naval, a la capacidad de la Marina Mercante, que podríamos llamar Poder de la Marina Mercante o bien Poder del Tráfico Marítimo, y los poderes de los restantes Intereses Marítimos que se exponen a continuación.
  - *Los Intereses Marítimos son un conjunto de actividades y realidades que existen en el ámbito marítimo tales como, las operaciones navales de la Marina de guerra, el tráfico marítimo*, realizado por la Marina Mercante, los recursos pesqueros, los recursos vegetales y minerales, la construcción naval y las actividades de la Marina Deportiva.
  - *Poder naval es la capacidad para realizar Operaciones Navales, tanto durante la época de guerra como durante la época de crisis o de paz*. Es frecuente, y se admite coloquialmente, la sinécdoque de confundir la parte con el todo, el Poder Naval con el Poder Marítimo.
  - *Política Marítima es la decisión para conservar y desarrollar los Intereses Marítimos*.
  - *Política Naval es el conjunto de decisiones para conseguir la Fuerza Naval acorde con la Política de Defensa y Seguridad*.
  - *Estrategia Marítima es el conjunto de acciones para conservar y desarrollar los Intereses Marítimos*.
  - *Estrategia Naval es el conjunto de Líneas de Acción de las Operaciones Navales que determina cualidades, características y despliegue de la Fuerza Naval*.
  - *El Pensamiento Naval de la Armada recoge el conjunto de ideas que tiene la Armada sobre los temas que le afectan*. Como es lógico, cualquier persona puede tener ideas sobre las misiones, entidad, despliegue de la Fuerza Naval, modo de defender los Intereses Marítimos, etc., es decir su particular Pensamiento Naval. Puede ocurrir, y de hecho ocurre, que entre ellas estén tratadistas o publicistas navales, politólogos, personas con una sólida formación estratégica, como militares u Oficiales de Marina en general, vinculadas con el ámbito marítimo.

Esto puede dar lugar a la existencia de una Escuela de Pensamiento Naval, que a su vez puede desembocar en una doctrina naval o viceversa, entendien-

do por Escuela, según el DRAE, al conjunto de personas que mantienen el mismo criterio sobre un aspecto concreto, y por doctrina, a la enseñanza que se da para la instrucción de alguien. Ambos términos se suelen emplear indistintamente, si bien este último se utiliza cuando tiene un carácter oficial, en cuyo caso se compone de principios, reglas, conceptos, ideas y publicaciones reglamentarias

## Seguridad y Defensa

Estos dos términos actualmente van unidos, y aun cuando en una primera aproximación podríamos considerar que el concepto de Defensa implica fundamentalmente acción, y que el de Seguridad implica principalmente situación; sin embargo, si profundizamos, nos daremos cuenta que en ambos conceptos coexisten la acción y la situación y que la Seguridad abarca un horizonte más amplio, por lo tanto vamos a tratar de exponer definiciones que incluyan lo últimamente expuesto:

- *Defensa es el conjunto de acciones militares que proporcionan seguridad mientras que Seguridad es la situación en la que se han eliminado todos los riesgos en los Intereses Nacionales o Colectivos.*
- La Seguridad incluye los riesgos, bélicos, políticos, diplomáticos, económicos etc. La Estrategia Española de Seguridad promulgada en 2013 incluye a las ciberamenazas como una de las principales amenazas a la Seguridad Nacional. La ciberseguridad es un objetivo de la Seguridad y la Ciberdefensa es un objetivo de la Defensa Nacional

En el ámbito marítimo español se emplea el término seguridad para expresar tanto la seguridad referida anteriormente, como a las condiciones que preservan a un buque de la mar y que afectan a su estabilidad y a su estanqueidad a las inundaciones e incendios. Este concepto que la Armada conoce como «seguridad interior» referida al buque de guerra y los anglosajones diferencian con el término «Safety» en lugar de «Security».

## Concepto de seguridad marítima en la Armada

La Armada en su doctrina, define la Seguridad Marítima como «una actividad cívico-militar de prevención de riesgo contra amenazas en el entorno marítimo, en permanente colaboración con la comunidad internacional, basada en el conocimiento del entorno marino y en la capacidad de actuación que representan los medios y la adecuada cobertura legal».

Fija las implicaciones de la Defensa, la asignación de responsabilidades y los principales cometidos de la Armada derivados de su visión de la Seguridad Marítima.

## **Estrategia nacional de seguridad**

La Seguridad Nacional es objeto de una Política de Estado que requiere el planeamiento y definición de principios y líneas de actuación permanentes capaces de dar respuestas integrales a los desafíos actuales.

La Estrategia Nacional de Seguridad ha sido promulgada por el presidente del Gobierno en el año 2013. Establece los siguientes doce ámbitos prioritarios de actuación:

- Defensa Nacional.
- Lucha contra el terrorismo.
- Ciberseguridad.
- Lucha contra el crimen organizado.
- Seguridad económica y financiera.
- No proliferación de armas de destrucción masiva.
- Ordenación de flujos migratorios.
- Contrainteligencia.
- Protección ante emergencias y catástrofes.
- Seguridad Marítima.
- Protección de las Infraestructuras críticas.

Define para cada uno de estos ámbitos, los objetivos a lograr y varias Líneas de Acción Estratégicas. Estas Líneas enmarcan las actuaciones concretas necesarias para la preservación de la Seguridad Nacional

## **Estrategia nacional de seguridad marítima**

Promulgada recientemente por el Presidente del Gobierno, su concepto, como el de toda estrategia, viene definido también por sus objetivos y por sus Líneas de Acción:

- *Objetivos:* Impulsar una política amplia de seguridad para proteger los Intereses Marítimos Nacionales mediante las siguientes Líneas de Acción:
  - Línea de Acción 1: Adopción de un enfoque integral que potencie la coordinación de las distintas Administraciones en relación con la Política de Seguridad Marítima.

- Línea de Acción 2: Adopción de medidas eficaces en un empleo óptimo de los recursos disponibles.
- Línea de Acción 3: Fomento de la cooperación internacional.
- Línea de Acción 4: Fomento de colaboración con el sector privado.
- Línea de Acción 5: Mejora de la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

### **Estrategia española de ciberseguridad**

El Consejo de Seguridad Nacional aprobó el 5 de diciembre del año 2013 la Estrategia Nacional de Ciberseguridad, cuyas Líneas de Acción son las siguientes:

- Línea de Acción 1: Mejorar nuestras capacidades de prevención, detección, análisis y respuesta.
- Línea de Acción 2: Potenciar la seguridad de los sistemas de información de las Administraciones.
- Línea de Acción 3: Incrementar la seguridad de las redes y de los sistemas de información.
- Línea de Acción 4: Mayor capacidad de investigación y persecución de ciberterroristas y ciberdelincuentes.
- Línea de Acción 5: Reforzar las tecnologías de la información.
- Línea de Acción 6: Mas conocimientos y competencia en I + D + I.
- Línea de Acción 7: Mayor cultura de Ciberseguridad.
- Línea de Acción 8: Incrementar nuestro compromiso internacional en ciberseguridad.

### **El mando de la Flota**

Lo ejerce el Almirante de la Flota que comprende:

- La Acción Naval, bajo el Mando del Almirante de Acción Naval.
- La Acción del Estado en Mar bajo el Mando del Almirante de la Acción del Estado en la Mar.
- El Mando de la Infantería de Marina bajo el Mando del Comandante General de la Infantería de Marina

## La acción naval

El AJEMA ha promulgado el documento «Concepto de las Operaciones Navales» que tiene por objeto el establecer doctrina específica para las operaciones navales en los niveles estratégico y operacional, documento que refleja el espíritu de las marinas aliadas orientadas a la Proyección del Poder Naval sobre Tierra, en lugar de perseguir el Dominio del Mar.

Fija las misiones de la Armada en relación con su contribución a la Acción Conjunta, así como las Misiones Específicas de carácter permanente entre ellas las que corresponden a la Acción del Estado en la Mar. Clasifica las operaciones en:

- Operaciones expedicionarias para dominio del litoral.
- Operaciones expedicionarias de Apoyo a la Paz.
- Operaciones de control del mar, control e inspección del tráfico marítimo.
- Operaciones derivadas de las misiones permanentes en tiempo de paz.

Especifica los principios operativos de las Operaciones Navales, los escenarios de actuación, y finaliza con el análisis de las capacidades (Proyección, Protección, Libertad de Acción, Apoyo Logístico y Acción Marítima).

## La acción del Estado en la mar

La Armada ha establecido oficialmente, y por supuesto dentro de sus competencias, la doctrina sobre la Acción del Estado en la Mar (AEM) con los siguientes cometidos permanentes, bajo el mando de un almirante, ALMART, que ejerce el Mando de la Fuerza de Acción Marítima:

- Proteger las Bases, buques y personal de la Armada.
- Ejercer la vigilancia marítima.
- Apoyar al control de la inmigración ilegal.
- Colaborar dentro del Plan Nacional de lucha contra la droga.
- Realizar campañas de vigilancia de pesca en los caladeros nacionales e internacionales, como ejemplo las campañas del bonito y del atún rojo
- Efectuar campañas oceanográficas.
- Hacer levantamientos hidrográficos.
- Colaborar en la Lucha contra la contaminación marina.

Estos cometidos corresponden a Líneas de Acción de la Estrategia Marítima que pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

- Lograr la máxima utilización sostenible de las aguas territoriales españolas, que facilite el crecimiento de la economía marítima nacional.
- Adquirir una base de conocimiento e innovación para la Política Marítima.
- Crear una estrategia de prevención de catástrofes,
- Desarrollar el potencial marítimo de las regiones costeras y de los archipiélagos.
- Mejorar la gestión de los asuntos marítimos.
- Conseguir una mayor coordinación en la Acción del Estado en la Mar que incluye la vigilancia marítima, las operaciones antidroga antiterrorismo, contrabando, defensa del patrimonio marítimo sumergido.
- Gestión integrada de las zonas costeras de tierra y mar
- Aprovechar todas las sinergias de las políticas sectoriales que incidan en el ámbito marítimo.

### **Operaciones de guerra naval especial**

La inclusión de la Guerra Naval Especial dentro de la Acción del Estado en la Mar deriva de su definición oficial sobre el conjunto de las operaciones que se ejecutan en:

- El ámbito marítimo.
- En el litoral, iniciadas o finalizadas en la mar.
- En apoyo a las Operaciones Navales expedicionarias en general, y en particular, a la proyección de Fuerzas de Infantería de Marina.

El mando, cometidos y organización de la Guerra Naval Especial son:

- La Unidad de Guerra Naval Especial de la Armada, bajo el mando del COMGEIM, constituida con elementos procedentes de la Unidad de Operaciones Especiales de la Infantería de Marina y de la Unidad Especial de Buceadores «Comandante Gorordo». El COMGEIN, a través del Comandante de la Guerra Naval Especial ejerce el control de esta y el periodo de alta disponibilidad. Los cometidos de esta Unidad son:
  - Reconocimiento y vigilancia especial.
  - Obtención de información de inteligencia específica de interés estratégico u operacional, cuando se están realizando operaciones tácticas determinantes.

- Acción directa: ataque a blancos de interés estratégico u operacional.
- Acción militar: amplio espectro de medidas de apoyo a fuerzas aliadas o amigas en paz, crisis o guerra.

Estos cometidos pueden ser con fines específicos y de forma continua, o bien en apoyo de operaciones convencionales, reconocimiento hidrográfico, demoliciones submarinas y reconocimiento en profundidad en operaciones anfibias. Podrán también intervenir en apoyo de operaciones de interdicción, como visita y registro no cooperativo, seguridad del tráfico marítimo, acción directa anti-piratería en teatros lejanos, así como en operaciones de búsqueda en combate y salvamento, en el ámbito marítimo y litoral, sin consentimiento y con oposición. Mantienen su dependencia orgánica del COMGEIM responsable de asegurar su preparación básica; llevarán a cabo un adiestramiento especializado con el fin de poder integrar sus capacidades.

El Mando de la Guerra Naval Especial es ejercido por un capitán de navío o coronel de Infantería de Marina, que mantendrá su capacidad de combate.

## **Guerras asimétricas**

Actualmente los mares son objeto de operaciones relativamente nuevas que se han intensificado, relacionadas con el terrorismo, piratería, tráfico de drogas y contrabando, que se pueden incluir en el Concepto de Guerras Asimétricas, puesto que lo asimétrico es todo aquello en lo que no existe proporción en las partes, como ocurre en la lucha entre dos adversarios de muy distinta capacidad combativa, o sea, en una lucha desproporcionada. El desarrollo de estas operaciones entra de lleno dentro de la Acción del Estado en la Mar, de la Guerra Naval Especial, de la lucha antiterrorista, de la lucha contra el contrabando, y también dentro de las operaciones de la Flota de cierta envergadura. El mando de estas operaciones lo ostenta normalmente el Almirante de Acción Marítima (ALMART), que podrá ser apoyado por los buques de la Flota, previa petición al Almirante de la Flota (ALFLOT).

## **Modelos existentes sobre la gestión de la política marítima**

Los modelos existentes pueden pertenecer a tres tipos de Acción del Estado en la Mar (AEM).

El primer modelo, es el tradicional, en el que la Marina de Guerra se hace cargo de toda la AEM, es sencillo y consigue cierta economía de medios al ser la Marina de Guerra la que hasta hace una década era la única Institución del Estado que disponía de medios navales capaces de defender los intereses marítimos.

El segundo modelo, es el que toda la AEM corre a cargo del Servicio de Guardacostas, integrando todas las competencias marítimas con excepción de las de Defensa. Este es el modelo adoptado por Estados Unidos, el Reino Unido y algunos países más.

El tercer modelo, el más descentralizado, consiste en la existencia de una serie de servicios marítimos con competencias en la AEM, resulta difícil de coordinar, es ineficaz, origina duplicidades de medios y de cometidos. Este es el caso de España en donde actualmente la Política Marítima afecta a nueve Ministerios y a doce Autonomías:

Ministerio de Defensa (Defensa y Seguridad), Ministerio de Asuntos Exteriores (soberanía de las aguas nacionales), Ministerio del Interior ( Guardia Civil del Mar y Policía Nacional en misiones de orden público), Ministerio de Fomento (Marina Mercante, Salvamento Marítimo, puertos, seguridad y lucha contra la contaminación marina), Ministerio de Hacienda (Aduanas y contrabando), Ministerio de Cultura (patrimonio sumergido), Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (pesca, costas y contaminación marina), Ministerio de Industria (Astilleros e industrias auxiliares) y, finalmente, Ministerio de Educación (Investigación).

Existe otro modelo, el francés, en cierto modo similar al español al contar con organismos marítimos similares, que se corresponde en cierto modo al del modelo centralizado, pero coordinado por la Marina Nacional en la figura de los Prefectos Marítimos, que ostentan el mando operativo de las Fuerzas Navales de su zona marítima, y a su vez, son la máxima autoridad marítima en la AEM en su mismo territorio. Este modelo es eficaz puesto que goza con la ventaja del Mando Único, que se ejerce con la aquiescencia de los Ministerios involucrados. Bajo la Presidencia del Gobierno existe la Autoridad Marítima, y es el superior inmediato de los Prefectos Marítimos en la AEM. Este modelo no se corresponde con ninguno de los tres modelos citados anteriormente.

Otra medida conveniente sería la de emprender acciones que nos tiendan al modelo francés acercando la figura del ALMART a la del Prefecto francés, con la diferencia que solo un ALMART desempeñaría parcialmente las responsabilidades de los tres Prefectos Marítimos Franceses (Tolón, Brest y Cherburgo) únicamente a las correspondientes a la AEM. La figura del Prefecto Marítimo francés ha venido adquiriendo nuevas responsabilidades en los últimos tiempos confiriéndole el Mando Operativo de todos los servicios marítimos. También resulta conveniente la creación de la máxima autoridad Marítima en la AEM dependiente de la Presidencia del Gobierno al igual que el modelo francés, que sería el superior inmediato del ALMART en lo referente a la AEM.

El tener un Mando Único y preestablecido en las operaciones en la mar tiene ventajas evidentes, en primer lugar disminuye los tiempos de reacción ante cualquier eventualidad y se elimina duplicidades con lo que se consigue una economía de medios.

En el momento actual, en el que la crisis económica condiciona las decisiones políticas y es tan importante la creación de empleo, el ahorro y la eficacia en la gestión, se considera que el desarrollo de una adecuada Política Marítima Integrada (PMI) debería constituir una prioridad para el Gobierno y los responsables de las diferentes Instituciones y Organismos públicos y privados afectados, aunque para ello se debería pensar en la necesidad de aprovechar todo lo que ya existe y centrarse fundamentalmente en la coordinación de los esfuerzos, aunque pueda pensarse que esa no sea la solución ideal, sí se considera la más realista. El establecimiento de una PMI deberá hacerse por etapas sucesivas, puesto que supone una transformación radical de la organización actual del Estado, que como toda transformación exige un gasto importante incompatible con la situación de crisis económica actual. Lamentablemente, será preciso modificar la Constitución al considerar que la soberanía de las aguas interiores debe retornar al Estado Central.

Para ello y de forma similar a como se ha hecho en Estados Unidos y se viene realizando a nivel de la Unión Europea en su conjunto, el único método que parece eficaz es la *creación de un Comité Marítimo Interministerial*, compuesto por representantes de todos los sectores de la Administración afectados y encargarle, desde la Presidencia del Gobierno, la elaboración de una propuesta que elimine duplicidades, utilice lo mejor posible todas las capacidades existentes, que simplifique la red de organismos fundiendo los que sea posible, que reduzca las cadenas de mando y control, que proponga enlaces transversales en los diferentes niveles de las distintas cadenas jerárquicas nacionales y de la Unión Europea y otros países de interés, y que agilice las actuaciones.

Aunque inicialmente se pueda considerar que lo ideal sería disponer, en el futuro, de una dirección única responsable de establecer estas políticas, como se ha hecho en otros países, por el contrario, se considera mucho más realista e imprescindible la existencia de *un Comité Marítimo Interministerial con capacidad de coordinación*, que además, y que al menos una vez al año, analice los resultados de la aplicación de la nueva política y proponga las oportunas correcciones. En cuanto al proyecto de una PMI Internacional, el enfoque de la Unión Europea es buscar la explotación sostenible del medio marino y el mayor rendimiento económico de las actividades marítimas, por el contrario, la PMI de los Estados Unidos está orientada a alcanzar la seguridad que es necesaria para garantizar que se puedan desarrollar todas esas actividades, se considera que la comparación de ambas es muy ilustrativa sobre la complejidad y la forma de enfocar la posible implantación.

### **Consideraciones sobre la Política Marítima Integrada (PMI)**

La Política Marítima Integrada (PMI) constituye la sinergia y coordinación de todas las acciones encaminadas al desarrollo y conservación de los referi-

dos intereses marítimos. Para fijar sus objetivos, es preciso fijar el ámbito de su actuación, ámbito que puede ser nacional, multinacional, de la UE, de la OTAN, así como ampliado a un espacio marítimo como el Mediterráneo o el Atlántico. En algunos países existe un Ministerio específico de Asuntos Marítimos con el objetivo de integrar a todas las competencias aun cuando existen algunas que no pueden adquirirse porque pertenecen claramente al ámbito de otros Ministerios, como ocurre con los Ministerios de Defensa y del Interior. El pensar en una PMI en España es utópico, hay que partir de lo que tenemos, como medios, infraestructuras y organización, no crear nada nuevo, pero si aumentar la eficacia de la coordinación, el intercambio de información de forma fluida y transparente y el diseño de procedimientos que permitan definir políticas y necesidades de forma coordinada, al menos, inicialmente, y progresivamente, se podría pensar en avanzar hacia una auténtica integración de las políticas y actuaciones. El proceso de implantación será largo y no exento de dificultades debido a la compleja situación de partida.

En la situación económica actual en España, es impensable conseguir la completa integración de todos los asuntos marítimos bajo la coordinación de una sola Autoridad, supone además un cambio en la Constitución, es decir lograr una auténtica PMI, puesto que como aconsejaba Santa Teresa de Jesús “en tiempos de tribulación no conviene hacer mudanzas”. Esto sería una revolución administrativa económica al tener que crearse nuevas instituciones como podría ser la creación del Ministerio de la Mar. *Sin embargo la solución consiste en tratar de ir adoptando medidas que contribuyan a la gestión centralizada de los asuntos marítimos, y por el contrario, ir eliminando a las que conduzcan a la descentralización, y a las que supongan aumento del Presupuesto estatal como sería la creación del Servicio de Guardacostas.*

En España hay voces que apuntan en esa dirección, sin embargo hay que reconocer que supondría un aumento significativo del Presupuesto del Estado, no obstante la Armada ha iniciado una aproximación a la creación de la doctrina nacional sobre PMI.

## **La Armada en las Operaciones de Seguridad Marítima**

De todo lo expuesto anteriormente, y de su carácter conceptual, se deduce claramente el incremento constante del campo de la Seguridad y por consiguiente de la Seguridad Marítima que incluye toda clase de Operaciones Navales de la Guerra Naval, de la Acción del Estado en la Mar, de la Guerra Naval Asimétrica, de la Guerra Naval Especial, así como de las Operaciones Navales consecuencia de nuestros compromisos internacionales en el mantenimiento de las Operaciones de Paz, por lo tanto, exige su omnipresencia en todo lo que acontece en la mar por razones de eficacia, de prestigio y presencia de la Armada.

Siempre se ha dicho del carácter marítimo de España y de la mentalidad continental de los españoles. La Armada, a través de los medios de comunicación, tradicionalmente ha hecho esfuerzos para conseguir la deseada mentalidad marítima de los españoles, no lograda todavía, a la que debe contribuir la Armada con una presencia real y constante en la vida marítima nacional (sin embargo debemos reconocer el éxito conseguido recientemente con la divulgación de la personalidad de Blas de Lezo). Su participación en las misiones de paz, como la presencia de sus buques en los puertos españoles, su ayuda en los accidentes de mar, naufragios, salvamento marítimo, remolques en la mar, y la necesidad de conseguir el prestigio de la Armada es en gran medida una necesidad estatal. Sin embargo, hay que reconocer que las circunstancias y decisiones políticas han corrido en sentido contrario puesto que, mientras la Armada se encargó de la gestión marítima se mantuvo el principio de unidad de doctrina de los diversos sectores. Sucesivamente se disgregaron puertos, Marina Mercante y pesca. A mediados de los años 80, la Comisión Internacional para la Reforma de la Administración Marítima definió el modelo fijando competencias, delimitó lo militar y lo civil. Se creó la Guardia Civil del Mar. Entre 1989 y 1995 se realizaron reformas, y en especial la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley 27/92), con la creación de la Administración Civil de la Sociedad de Salvamento Marítimo (SASEMAR). Todas ellas han llevado hasta la situación actual, agravada por los importantes retos cuya dimensión era impensable hace 15 años tales como el terrorismo internacional, la piratería, la inmigración ilegal, el tráfico de drogas, la crisis energética, el transporte de crudo, de gas y productos químicos y los siniestros marítimos. Todo ello con el agravante de haber eliminado a la Armada, que ha quedado prácticamente con la misión de Defensa Marítima. Se han eliminado algunas Comandancias de Marina en los puertos españoles, que a su vez ha dejado prácticamente sin misión a los Comandantes Militares de Marina (ahora llamados Comandantes Navales cuyas funciones han sido absorbidas por los Capitanes de Puertos y por las Autoridades portuarias) y con una disminución en sus tradicionales cometidos de Seguridad Marítima. La situación actual desde un punto de vista administrativo en el ámbito marítimo es caótica, al estar involucrada la Guardia Civil, la mayoría de los Ministerios y las Autonomías; así por ejemplo para solicitar un crédito pesquero, el expediente tiene que pasar por cuatro administraciones en serie: la administración local, la administración autonómica, la administración estatal y finalmente la administración de la Unión Europea.

La gestión afecta también a las Autonomías costeras, así por ejemplo existe el Servicio de Guardacostas de la Xunta de Galicia, consecuencia del error de la Constitución que concede a las Autonomías la soberanía de las aguas interiores (al parecer los padres de la Constitución quisieron referirse a las aguas de los ríos y de los lagos), cuando el Derecho Público Internacional define las aguas interiores, las existentes entre las líneas de base recta y la

costa, incluyendo por lo tanto a las de la Bahía de Palma, de Alcudia, de Pollensa, todas las rías gallegas y las de Canarias). No hace mucho, y a propuesta del Gobierno Autónomo de Canarias, el entonces Presidente del Gobierno de España, Rodríguez Zapatero, les concedió verbalmente el status de aguas archipelágicas (o sea aguas interiores a las comprendidas dentro del perímetro exterior del Archipiélago, en clara oposición al Derecho Marítimo Internacional que solo concede dicho status cuando el archipiélago es un Estado). Las Comunidades Autónomas no han ejercido plenamente sus competencias marítimas y portuarias y con frecuencia ignoran su contenido real y su significado.

## Conclusiones

- Ausencia de un Modelo de PMI en la gestión de Política Marítima.
- Conveniencia de la creación de la Máxima Autoridad Marítima.
- Conveniencia de la creación de un Comité Marítimo Interministerial para desarrollar la Acción Coordinada del Estado en el Ámbito Marítimo.
- Potenciación de la figura del ALMART.
- Eliminación de la soberanía de las Autonomías sobre aguas interiores.
- Necesidad de regular los espacios marítimos.
- Conveniencia de visitas frecuentes de buques de la Armada a los puertos nacionales.