



MINISTERIO
DE DEFENSA

ieee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos

Conferencia en el CESEDEN:

"La dimensión marítima de los intereses nacionales: Repercusión sobre la orientación estratégica de España "



AJEMA: Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río

Madrid, lunes 4 de noviembre de 2013

El 04 de noviembre de 2013, tuvo lugar en el Aula Magna del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, una conferencia de la Cátedra Sta. Cruz de Marcenado, en colaboración con la fundación Sagardoy, con el título "La dimensión marítima de los intereses nacionales: Repercusión sobre la orientación estratégica de España".

La conferencia fue impartida por Excmo. Sr. Almirante General D. Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, Jefe de Estado Mayor de la Armada.

La conferencia fue presidida por el Director del CESEDEN.

Excmo. Sr. General del Aire Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire,

Excmo. Sr. General Director del CESEDEN,

Almirantes y Generales, Autoridades, señoras y señores,

Queridos amigos:

En primer lugar quiero transmitirles mi agradecimiento por permitirme estar aquí hoy en este foro y poderles hablar sobre un tema que estimo es de total actualidad y del que espero que al final de mi exposición haya sido capaz de convencerles de su importancia.

Independientemente del título de la conferencia, que cita la dimensión marítima, los intereses nacionales y la orientación estratégica de España, considero que esta es una excelente oportunidad para reflexionar sobre el significado de la mar para España, sobre la necesidad de lograr que sea un espacio seguro, sobre las dificultades que ello conlleva y sobre el papel que desempeña la Armada en todo ello

Por ello empezaremos hablando de la mar, y de su importancia para España. Importancia que se ha mantenido durante siglos, basta recordar el impacto que tenía en la economía española de los siglos XVI y XVII con la llegada de la Flota de Indias cargada de oro y plata de América, o el impacto que durante 250 años tenía en el comercio europeo el tráfico de mercancías que llegaban de oriente a bordo del galeón de Manila. Como decía, importancia que le viene dada por cuatro factores, que son: sus recursos, su capacidad de transporte, su capacidad de interacción, permítanme recordar una dicho muy famoso entre los marinos que dice “la mar une a los pueblos”, y por último, por su histórica relación con el dominio del mundo.

España es un país de condición marítima. Esta condición viene determinada por nuestra situación geográfica, por nuestra dependencia de las comunicaciones marítimas y por la importancia del sector marítimo en nuestra economía.

Para hablar de la dimensión física del carácter marítimo español, hay que considerar que más de las tres cuartas partes del perímetro del territorio español es litoral. Las costas españolas miden aproximadamente 7.880 kilómetros. Por nuestras costas se entrecruzan las principales líneas de comunicación marítimas que unen Europa con América y África a través del Mediterráneo y el Atlántico. Incluso si hablamos de “territorio”, la Zona Económica Exclusiva (ZEE) española tiene 1.2 millones de kilómetros cuadrados, más del doble que la superficie de la España terrestre.

La dimensión Económica está determinada por el hecho de que el buen funcionamiento del actual sistema económico depende del uso libre de los mares. Las líneas de comunicación marítimas revisten una importancia crítica en lo relativo al movimiento de los recursos energéticos, vitales para alimentar el normal desenvolvimiento de la

economía y la actividad diaria de millones de personas en el mundo. Sirva como ejemplo que más del 80% de las toneladas del comercio internacional se transporta por mar cada año, el 65% del crudo mundial se transporta por mar. El 90% del comercio exterior de Europa y el 40% del interior, se hace por vía marítima. El 80% de nuestro comercio exterior es por mar. El coste del transporte de 1 tonelada por vía terrestre es 7 veces más caro que por vía marítima, proporción que se multiplica por 10, es decir 70 veces más caro, si es por vía aérea.

El sector pesquero español, que es el mayor de Europa, de gran importancia para nuestra economía y que actualmente afronta numerosos retos de futuro. Entre otros, se trata de asegurar unas pesquerías sostenibles y rentables, asegurar unas buenas relaciones con otros países, ya que los buques españoles pescan por todo el mundo, o de cuidar la buena imagen del Sector. Es importante señalar que la actividad pesquera es global, que no se limita a la mera extracción de los recursos vivos del mar, sino que incide en la transformación y comercialización de los productos pesqueros, la construcción de buques, la fabricación de artes de pesca, cámaras frigoríficas, contenedores, etcétera.

También hay que tener en cuenta que las nuevas tendencias de explotación del mar, como la extracción de recursos energéticos o el mayor empleo de energías renovables basadas en el mar, suponen un incremento de la presencia del ser humano en este espacio.

Y no debemos olvidarnos de la dimensión Diplomática y Política. La mar es un espacio para fomentar las relaciones bilaterales y multilaterales. El 40% de la población de Europa vive en regiones costeras. De los 28 países que la conforman, 22 tienen fachada al mar. Esta proporción se incrementa al 50% cuando se habla de la población mundial, cifra que para el 2035 se estima que podría alcanzar casi el 75%, y lo hace además, en una franja costera de una anchura inferior a los 200km.

En este sentido, además quiero destacar que la mar, cuando hablamos de un mundo globalizado, debemos considerarla como un todo estratégico, en el que, como el espacio o el ciberespacio son difíciles, por no decir casi imposible, establecer fronteras o límites, a diferencia de las geográficas que se establecen en la tierra.

Hace poco más de un mes, hemos tenido la oportunidad de celebrar en el Cuartel General de la Armada un Seminario cuyo título era precisamente “Intereses Marítimos Nacionales”. Nuestro objetivo al elegir ese tema era invitar a los asistentes a reflexionar sobre los intereses marítimos de nuestra nación y, lógicamente, al ser un Seminario organizado por la Armada, sobre los riesgos que amenazan a esos intereses y las acciones que se están llevando a cabo para protegerlos. Todo ello, evidentemente, para dar luz o ayudar a concretar algunos aspectos de la Estrategia Marítima de Seguridad que se encuentra en pleno proceso de elaboración y a la que me referiré mas adelante

Para ello, identificamos a priori a varios sectores de actividad marítima como intereses marítimos nacionales, tales como, la pesca, el transporte marítimo, la actividad portuaria y las importaciones de hidrocarburos entre otros, e invitamos a ponentes que representaban a dichos sectores para pedirles que nos expusieran sus respectivas aproximaciones a este ámbito. Aún siendo conscientes de que este planteamiento era limitado, ya que no estaban representados todos los intereses marítimos, debemos reconocer que quedamos bastante satisfechos con el resultado, porque todos hicieron exposiciones muy completas, con muchos datos relevantes que corroboraron la gran dependencia que nuestro país tiene de la mar. Creo que el conjunto de las ponencias consiguió transmitir la idea de que existe una gran variedad de intereses marítimos nacionales que debemos ser capaces de monitorizar y salvaguardar en beneficio de nuestro país y su prosperidad.

No hay duda de que los cuatro sectores de actividad que se presentaron en el Seminario, el transporte marítimo, la importación del gas como recurso energético, la pesca y la actividad portuaria representan verdaderos intereses marítimos españoles. No obstante, no debemos olvidar que existen otras actividades o circunstancias que también se dan en la mar que no se trataron en el Seminario pero que también deben considerarse intereses marítimos nacionales. Por la trascendencia que tienen, en la Armada consideramos fundamental hacer un completo y riguroso análisis de los intereses marítimos de forma que nos permita desarrollar cualquier estrategia o política relacionada con el ámbito marítimo.

Entre las principales conclusiones del Seminario me gustaría indicar que se trataron numerosos datos que confirman que el sector marítimo tiene una gran importancia estratégica y ofrece un considerable potencial de crecimiento. Agrupa a numerosos subsectores que abarcan muy diversas áreas de actividad y cabe destacar su efecto multiplicador en la producción, en la riqueza y en la generación de empleo.

Ya que estamos profundizando en el conocimiento del entorno marítimo, veamos a continuación las amenazas que, en él, se nos pueden plantear.

Desde que el hombre aprendió a navegar, las amenazas y la preocupación para mantener la seguridad en la mar han sido permanentes. En cada época histórica ha habido adversarios que se disputaban el dominio de los mares o que atacaban el transporte y el comercio marítimo del otro. Volvamos a la Flota de Indias, que ya mencioné anteriormente, y recordemos los esfuerzos de las potencias extranjeras, principalmente Inglaterra y Holanda para apoderarse de sus valiosos cargamentos o destruir sus barcos para impedir el comercio con España. Vemos por lo tanto que siempre se ha tratado de asegurar unas condiciones de seguridad en la mar para el tráfico comercial y consagrar la libertad de navegación como un derecho de las naciones para defender sus intereses.

Sin embargo, el entorno marítimo ha cambiado mucho más en los últimos treinta años que en los trescientos precedentes. La inquietud por mejorar la seguridad en la mar es un motivo de preocupación hoy en día de las naciones del mundo por las repercusiones negativas en el comercio mundial y porque el mundo entero se ha convertido en un mercado global. Las grandes potencias del futuro como Brasil, India o China, junto con las ya existentes, configuran un escenario que habrá que proteger en los próximos años. Es decir, hoy como ayer para que el mercado mundial funcione es imprescindible que las rutas marítimas sean seguras.

La mar es un espacio difícil de controlar y de débil regulación. Esto facilita la proliferación de actividades ilícitas o criminales, que han aumentado en los últimos años. Fenómenos como el tráfico de drogas, la inmigración ilegal, la piratería o el terrorismo, encuentran en la mar un espacio para su expansión, y constituyen una fuente de riesgos y amenazas a nuestra seguridad.

Todas estas actividades suelen tener un carácter transnacional, están interconectadas entre sí, y todas, en mayor o menor medida, afectan a los intereses nacionales. Además, la combinación de cualquiera de estas actividades ilícitas con el terrorismo las hace extremadamente peligrosas.

Como ejemplo de amenazas relacionadas con la mar y que pueden afectar a nuestros intereses y nuestra seguridad se podría citar:

- La destrucción y daños contra el medio marino y el patrimonio sumergido.
- La explotación ilegal de recursos marinos.
- La protección de la vida humana en la mar y seguridad en la navegación.
- Las actividades criminales en la mar y la piratería.
- Los flujos migratorios no controlados por la vía marítima.
- El terrorismo y proliferación de armas.

Estas amenazas también fueron tratadas en el seminario antes mencionado, donde pudimos corroborar que nuevos riesgos y amenazas se van sumando a los tradicionales y que es necesario contar con un entorno marítimo seguro que permita el libre ejercicio de las actividades que se realizan en la mar. La falta de seguridad, al incidir sobre los intereses marítimos puede repercutir directamente en nuestro desarrollo y bienestar.

Estas amenazas convierten al entorno marítimo en un espacio vulnerable. Vulnerabilidad ésta que aparece contemplada en la Estrategia de Seguridad Nacional recientemente sancionada por el Presidente del Gobierno. Precisamente la protección de este entorno vulnerable ha llevado a que ese mismo documento establezca la Seguridad Marítima como uno de los ámbitos prioritarios de actuación.

En la Armada entendemos la Seguridad Marítima como:

“Una actividad cívico-militar de prevención de riesgos y lucha contra las 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”.

En su noción más amplia, la seguridad marítima trata de hacer compatible la libertad de navegación con la seguridad en la mar para proteger a los ciudadanos y salvaguardar los intereses nacionales en el ámbito marítimo.

Creo importante señalar que, hoy en día, dar una respuesta coherente a esos riesgos y amenazas es un reto para todos los organismos que tenemos competencias de seguridad en la mar.

La Seguridad Marítima, tal y como la acabamos de definir, se compone de dos elementos fundamentales y complementarios.

En primer lugar, la primera condición para poder actuar en el entorno marítimo es saber qué pasa en él. En términos actuales, a ese saber le denominamos “Conocimiento del Entorno Marítimo”, para nosotros MSA, que son las siglas en inglés de Maritime Situational Awareness. El conocimiento es lo que permite actuar con eficacia, porque se pueden identificar con antelación las amenazas y actividades ilegales que ocurren en la mar. Para generar ese conocimiento, se requiere una dedicación permanente, que nos permita integrar y fusionar información de distintas fuentes, analizarla y ponerla en disposición de ser utilizada por las autoridades competentes. Y esto no puede hacerlo sólo una agencia, ni tan siquiera un país, sino que hay que implicar a múltiples organizaciones, nacionales e internacionales, tanto civiles como militares.

En segundo lugar se encuentran la intervención y las acciones en respuesta a las amenazas y actos ilícitos intencionados, que puedan llevar el peligro al entorno marítimo. En este caso hablamos de lo que se conoce como “Operaciones de Seguridad Marítima”, MSO, que son las siglas en inglés de Maritime Security Operations. En cuanto a los medios a emplear, las intervenciones en la mar solo pueden llevarse a cabo desde buques o helicópteros y, en muy raras ocasiones o en circunstancias extraordinarias, desde aviones.

A nivel nacional el número de agencias y actores con competencias en el entorno marítimo es muy amplio, lo que nos da una idea de la importancia de la coordinación con otras agencias. Agrupados por ministerios, y a modo de ejemplo, puedo citar:

- Desde el Ministerio de FOMENTO: en primer lugar tenemos a la Dirección General de la Marina Mercante, principal responsable de la seguridad en la navegación. Integrada en esta Dirección está la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) cuya función es la búsqueda, rescate y salvamento marítimo, la prevención y lucha contra la contaminación y el control y

ayuda al tráfico marítimo. Además, también dependiente de este Ministerio está el ente Público Puertos del Estado encargado de la gestión portuaria.

- Por parte del Ministerio del INTERIOR: se encuentra el Servicio Marítimo de la Guardia Civil que ejerce las funciones que tiene atribuidas en el mar territorial, en especial, las funciones relativas a mantenimiento del orden público y la lucha contra la inmigración ilegal, el contrabando y el terrorismo. Además, tiene asignadas las funciones de resguardo fiscal y custodia de las vías de comunicación, costas, fronteras y puertos. Al mismo tiempo, el Cuerpo Nacional de Policía (CNP) también lleva a cabo aquellas acciones en la mar que se le encomienden en cumplimiento de determinados mandatos judiciales y fundamentalmente orientados al tráfico ilícito de estupefacientes.
- El Ministerio de HACIENDA cuenta con la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, integrada en la Agencia Estatal de Administración Tributaria, con competencias asignadas en el descubrimiento, persecución y represión en las aguas jurisdiccionales de actos e infracciones relacionados con el contrabando. Para ello cuenta con una flota de barcos que están incluidos en la lista oficial de buques de la Armada.
- El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente: con competencias en pesca y medio ambiente.
- Por último, están las comunidades autónomas que cuentan con competencias propias, en especial en materia de pesca y marisqueo en aguas interiores.

Todos estos organismos, con competencias relativamente nuevas, y que van tomando cada año mayor relevancia, nos llevan a un entorno nacional cada vez más complejo, y en el que la Armada cuenta con medios, capacidad y voluntad que le permiten:

- La cooperación con los distintos actores para garantizar la seguridad de los espacios marítimos de jurisdicción española.
- Y al mismo tiempo, efectuar la coordinación inter-agencias en la mar. Esta cooperación y coordinación son posibles gracias al entramado de acuerdos bilaterales que la Armada tiene con la mayoría de organismos nacionales con competencias en la mar como más adelante veremos.

Al mismo tiempo, en el día a día, la Armada realiza actividades navales propias de Seguridad Marítima, tales como

- La vigilancia de los espacios marítimos.
- La salvaguarda de la libertad de navegación y del comercio marítimo.
- Y la cooperación y guía del tráfico mercante dentro de la organización “Naval Cooperation and Guidance for Shipping” (NCAGS) de la OTAN.

Pero también realizamos actividades de apoyo de Seguridad Marítima, en beneficio de los organismos competentes en estas materias. Por ejemplo:

- En la protección de los recursos naturales.
- En la vigilancia de Pesca
- Y en la lucha contra la inmigración ilegal o en el contrabando.

También se realizan muchos otros apoyos no operativos a otras agencias, tales como el uso de instalaciones, asistencia en el adiestramiento, mantenimiento de medios, etcétera.

Independientemente de los medios humanos y de los buques para llevar a cabo todos estos cometidos, contamos con un Centro de Operaciones de Vigilancia y Acción Marítima (COVAM) ubicado en Cartagena y que es el centro neurálgico de nuestra Fuerza de Acción Marítima. En él se fusiona y analiza toda la información relativa a los espacios marítimos de interés. Dispone de los medios de mando y control para coordinar las operaciones de seguridad marítima tanto a nivel nacional como internacional, integra información de autoridades y agencias nacionales e internacionales, tanto civiles como militares que son responsables de la gestión del tráfico marítimo, control portuario, inspección y vigilancia de pesca, salvamento marítimo y seguridad y defensa. Su sistema integrado le permite analizar automáticamente la conducta de los buques que transitan por los espacios de interés, lo que permite detectar anomalías y actuar en consecuencia. La Armada ofrece este Centro a todos aquellos organismos que lo requieran en apoyo de sus competencias legales.

Entrando un poco en el ámbito de la coordinación a la que antes me refería, es importante mencionar el modelo de apoyo entre agencias civiles y militares en función del espacio marítimo en el que nos encontremos, así, por dentro del mar territorial, o sea en el espacio más próximo a la costa, todas las agencias y organismos a los que antes me refería cuentan, en mayor o menor medida, con medios para ejercer sus funciones o al menos parte de ellas, pero conforme nos alejamos hacia alta mar, la Armada es la única capaz de desempeñar sus cometidos por razón de los medios con que cuenta.

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 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.

En España además, el estatuto legal se ha visto recientemente reforzado por el RD 194/2010 de 26 de febrero, al establecer que en el ejercicio de sus funciones de vigilancia y Seguridad Marítima atribuidas legalmente, o por convenios internacionales,

los miembros de las dotaciones de los buques de la Armada tienen el carácter de agentes de la autoridad.

Ya hemos visto que la Armada, por sus medios, su experiencia, sus competencias legales, su conocimiento del entorno marítimo y su voluntad es un actor necesario en las operaciones de Seguridad Marítima en el ámbito nacional.

Muestra de esa voluntad y como mencioné anteriormente, quiero indicar que se han establecido una serie de acuerdos bilaterales que el Ministerio de Defensa ha suscrito con diferentes Ministerios incluso con alguna Comunidad Autónoma. Entre ellos figura, con el Ministerio del Interior para la lucha contra la droga, con el de Hacienda para la lucha contra el contrabando, con el de Agricultura, Alimentación y Medioambiente para la vigilancia de pesca, con el de Cultura para preservar el patrimonio subacuático y con el de Economía y Competitividad para investigaciones oceanográficas.

Además, la Armada tiene acuerdos bilaterales en Seguridad Marítima con varios países de nuestro entorno, concretamente: Francia, Portugal, Italia, Mauritania y Cabo Verde y participa en diversos foros orientados a proporcionar seguridad en espacios marítimos de interés, como es el caso de la iniciativa 5+5 formada por cinco países del sur de Europa y cinco del Norte de África que buscan promover la seguridad en el Mediterráneo Occidental.

Utilizando este entramado de relaciones bilaterales como punto de partida voy a reflexionar sobre la necesidad de dotarnos con un marco de actuación común a todos, una estrategia, que nos permita enfrentarnos con éxito a la ya mencionada complejidad del entorno marítimo.

Por un lado, hemos hablado ya de la dimensión marítima española, la importancia que la mar tiene para España, y de los riesgos que existen. Este es el principal marco que nos permite identificar la necesidad de una Estrategia Marítima española, que nos permita salvaguardar esos intereses tan variados que tenemos en la mar. Además, como dije anteriormente, la Estrategia de Seguridad Nacional, contempla la vulnerabilidad del espacio marítimo como uno de los riesgos y amenazas para la seguridad nacional, lo que obliga a su desarrollo.

Y por otro, la complejidad, hemos visto, que 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.

Esta Estrategia de Seguridad Marítima, se encuentra en pleno proceso de elaboración, proceso que está siendo coordinado por el Departamento de Seguridad Nacional y en el

que colaboramos todas las agencias que tenemos responsabilidades de seguridad en la mar.

Como toda estrategia está orientada a proteger unos intereses, en este caso los intereses marítimos nacionales y por ello es necesario identificarlos correctamente, ya que son el mejor punto para fijar los objetivos y las líneas de acción. El último borrador de dicho documento, en cuya elaboración la Armada ha intervenido activamente, incluye una lista de intereses marítimos nacionales, que considero muy ajustada y que a continuación me voy a permitir relacionárselos:

- La protección de la vida humana en la mar.
- El cumplimiento de la legislación nacional en nuestras aguas de soberanía y el derecho internacional en las aguas internacionales.
- La libertad de navegación.
- La industria naviera y otras industrias marítimas.
- La seguridad en la navegación.
- Los buques bajo pabellón español, flota mercante, pesquera y de recreo.
- Los puertos e infraestructuras marítimas.
- Los recursos del medio marino, ya sean vivos o no.
- El medio ambiente marino.
- El patrimonio arqueológico submarino.

Algunos de ellos fueron mencionados al principio de la conferencia y otros no, pero coincidirán conmigo en que todos ellos son fuentes de estabilidad, bienestar o prosperidad para nuestro país, y precisamente por eso debemos protegerlos.

Estos intereses coinciden plenamente, como no puede ser de otra manera, con los objetivos que la Estrategia de Seguridad Nacional determina para la Seguridad Marítima, permítanme que lo cite textualmente: *“El objetivo de la Seguridad Marítima es impulsar la 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 medioambiente marino y el patrimonio arqueológico sumergido; y prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en el medio marino”*. Observen que se plantea la Seguridad Marítima como una política de protección de intereses y se enumeran expresamente ocho de ellos.

Como ya hemos visto que el entorno marítimo es complejo por la multitud de actores, intereses y amenazas que engloba, en los trabajos sobre el borrador de Estrategia de Seguridad Marítima que estamos realizando se contemplan líneas generales de actuación como:

La actuación coordinada y cooperativa entre los distintos departamentos, organismos y agencias de las Administraciones Públicas con competencias legales en el ámbito

marítimo. Con la que se pretende lograr la máxima eficacia de los medios disponibles, teniendo en cuenta la diversidad de actores nacionales con competencias en la mar, y diseñar un marco que permita elaborar procedimientos eficaces de cooperación y coordinación. Considero que cuando varias agencias coincidan en un mismo escenario, siempre debe estar claro quién es el responsable de la acción, y los demás deben adoptar, con generosidad y lealtad, un papel de apoyo.

Una capacidad suficiente de respuesta, recuperación y flexibilidad, de manera que los medios del Estado sean capaces de hacer frente y responder ante los desafíos, riesgos y amenazas hoy previstos. Además, deben de tener la suficiente flexibilidad para adaptarse y responder con eficacia ante los retos imprevistos. Particularmente la Armada dispone de unos medios flexibles, con capacidad de desempeñar un amplio abanico de tareas en función de la evolución de la situación y los condicionantes políticos, cometidos tan amplios que abarcan desde la ayuda humanitaria, o la lucha contra la contaminación hasta el uso de la fuerza letal contra un adversario que podría estar no sólo en la mar, sino también tierra adentro. Y nuestro gran valor añadido es la capacidad expedicionaria que nos permite operar y permanecer en cualquier lugar del mundo, por eso hoy podemos encontrar unidades de la armada protegiendo al tráfico marítimo y a nuestros pesqueros contra la piratería en el Índico, fomentando la industria nacional y las relaciones bilaterales en Australia, colaborando a crear capacidades marítimas en el Golfo de Guinea, ejerciendo vigilancia de Pesca en aguas de Terranova o contribuyendo a la investigación científica en la Antártida.

El contexto de limitación del gasto público en el que nos encontramos, obliga a mejorar la eficiencia en la gestión de los recursos, buscando sinergias y racionalizando los medios. 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 parte. Nosotros estaríamos listos para asumir este modelo con otras agencias, si así se dispusiera.

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.

La colaboración internacional, que consiste en fortalecer los marcos e instrumentos multilaterales de gobierno que mejoren la seguridad de los espacios marítimos. Esta seguridad solo se podrá alcanzar mediante la colaboración con la amplia comunidad internacional. Además, la posición internacional de España se refuerza mediante el consenso previo de las posiciones de las distintas agencias.

La prevención mediante la Seguridad Cooperativa que comprende una serie de actividades muy variadas, encaminadas al fortalecimiento de las capacidades marítimas de terceros países, que incluyen el asesoramiento, el uso y mantenimiento de medios, o la realización de ejercicios. En resumen, consiste en mejorar la contribución al fortalecimiento de las capacidades marítimas en aquellas regiones cuyos países no puedan ejercer de forma efectiva el control de sus espacios marítimos y evitar la aparición de espacios marítimos fallidos. Tanto en este aspecto, como en el de la colaboración internacional, las NNUU a través de la Organización Marítima Internacional, la UE y la OTAN deben ser referentes para España.

Y por último, y no por ello menos importante, fomento de la colaboración con el sector privado. Esta colaboración entre la comúnmente conocida como “comunidad marítima”, de la que forman parte armadores, navieras, pescadores, industrias del sector marítimo, o la marina deportiva, entre otros, resulta indispensable, ya que son ellos los que encarnan en gran medida los intereses marítimos nacionales. En la Armada fomentamos de forma habitual el encuentro y la colaboración con todos ellos para conocer sus problemas y sensibilidades y estar en la mejor posición para proporcionarles seguridad.

En el ámbito de la Unión Europea, también en estos momentos, se está desarrollando una Estrategia Europea de Seguridad Marítima, que se espera que cubra adecuadamente las necesidades actuales. La UE cuenta con una Estrategia de Seguridad muy poco marítima, y una Política Marítima Integrada que trata poco la seguridad. Los elementos fundamentales de esta Estrategia de Seguridad Marítima de la UE en elaboración, han sido tenidos en cuenta en la redacción de la Estrategia de Seguridad Marítima española, para procurar que ambas estén armonizadas, sean complementarias y en ningún caso, presenten contradicciones o ambigüedades. En la Armada estamos preparados para operar bajo el enfoque integrador y de cooperación entre medios y capacidades civiles y militares que contemplarán ambas estrategias.

También la OTAN cuenta con una buena Estrategia Marítima con un cometido de Seguridad Marítima pero, ni por mandato, ni personalidad jurídica o capacidades, puede ir más allá que la de una limitada contribución a las misiones de carácter no militar.

Y para finalizar y a modo de un rápido resumen o conclusiones permítanme recordarles algunos de los aspectos que considero más significativos de mi intervención.

Por un lado hemos visto que la globalización ha incrementado la interdependencia de las actividades económicas; la economía y el progreso del mundo descansan, en gran medida, en la seguridad de los mares. Pero en la mar sigue habiendo, como siempre, riesgos, amenazas y actos delictivos intencionados. Por eso, es de la mayor importancia la protección y la seguridad del entorno marítimo, para evitar acciones que puedan perjudicar los intereses generales de las naciones.

Las instituciones del Estado, encargadas de velar por la seguridad y protección del entorno marítimo, son múltiples y variadas, pero en determinados espacios marítimos y situaciones, las marinas de guerra son el único poder del Estado, con jurisdicción y capacidad.

Para intervenir en los espacios marítimos es necesario conocer qué pasa en ellos. Este conocimiento del entorno marítimo no puede adquirirse aisladamente. Para ello es preciso ver, comprender y compartir la información entre toda la comunidad marítima. Al mismo tiempo, la cooperación internacional es el único modo eficiente de controlar los espacios marítimos.

Así como la normativa aplicable a las Fuerzas Armadas, es suficiente para afrontar los problemas de la Seguridad Marítima, creo que hasta ahora hemos echado en falta algún tipo de instrumento legal que permita la coordinación y la cooperación entre todas las agencias y organismos estatales, con competencias en el entorno marítimo, incluidas las Fuerzas Armadas. Estamos convencidos de que la Estrategia de Seguridad Marítima, en la que estamos trabajando será la base que nos permita continuar avanzando juntos en la defensa de nuestros intereses en la mar.

Esta Estrategia de Seguridad Marítima estoy seguro que fijará, a partir de los intereses que es preciso proteger, unos principios generales de actuación, unos objetivos claros y unas líneas de acción. Con ella como base seremos capaces de mejorar lo que estamos haciendo hasta ahora, continuaremos y esperamos mejorar para poder aplicar un enfoque global al problema que en cada caso se suscite, compartir información entre todas las agencias involucradas y por último, colaborar en las operaciones.

Y por último quiero transmitirles que la Armada trabaja día y noche durante los 365 días del año para proteger nuestros intereses nacionales en cualquier lugar del mundo. Tenemos los medios y las capacidades necesarias para hacerlo y esa es nuestra misión y nuestra vocación.

Muchas gracias a todos por su atención y estaré encantado de contestar a sus dudas y preguntas sobre este tema que hoy ha presentado o sobre cualquier otro relacionado con la Armada.