



Documento de Investigación 28/2018

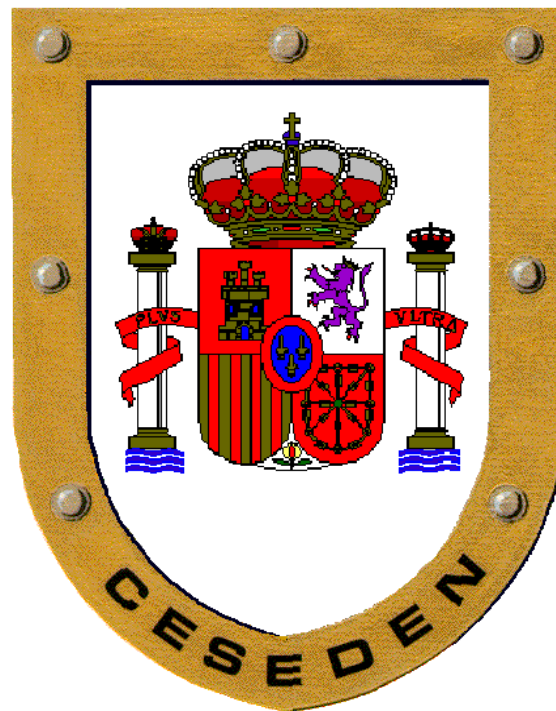
Acción responsable del Estado. Una visión en el horizonte 2050

-

Responsible action of the State. A vision on the horizon 2050

Organismo solicitante del estudio:
Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional
(CESEDEN)



Trabajo maquetado, en diciembre de 2018, por el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

NOTA: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del Ministerio de Defensa, del CESEDEN o del IEE.

Acción responsable del Estado. Una visión en el horizonte 2050

Miguel Ángel Franco García

Teniente coronel auditor.

Grupo de Estudios Internacionales GRESIN.

Universidad Santiago de Compostela.¹

Resumen

Durante las próximas décadas se producirán transformaciones significativas en la estructura política del Estado y el panorama internacional, que incidirán directamente en la seguridad marítima. En nuestro ámbito interno, la búsqueda de la eficiencia impulsará el uso compartido de medios por las distintas Administraciones Públicas y la respuesta eficaz ante las crisis marítimas más graves conducirá a la creación de un mando operativo único. Desde una perspectiva internacional, la defensa de los derechos soberanos españoles en la Plataforma Continental ampliada y el crecimiento exponencial de determinadas conductas ilícitas por vía marítima potenciarán el protagonismo estatal, y en particular, de la *Armada Española*. Asimismo, la preocupación por la ciberseguridad marítima será una constante en la segunda mitad de la centuria.

Palabras clave

Seguridad marítima, mando único, Plataforma Continental ampliada, ciberseguridad marítima, conductas ilícitas por vía marítima.

¹ “El presente estudio se enmarca, en las actividades del Proyecto de Investigación España ante los nuevos retos de la seguridad marítima: Instrumentos y estrategias en el marco internacional, europeo y peninsular (DER2016-78272-R), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad (Programa Estatal de I+D+I Orientada a los Retos de la Sociedad 2017-2019)”.

Responsible action of the State. A vision on the horizon 2050

Abstract

During the coming decades there will be significant changes in the political structure of the State and the international panorama, which will directly affect maritime security/safety. Internally, the search for efficiency will boost the shared use of resources by the different Public Administrations and the effective response to the most serious maritime crises will lead to the creation of a single operational command. From an international perspective, the defense of Spanish sovereign rights in the expanded Continental Shelf and the exponential growth of certain illicit behavior by Sea will enhance the State role, and in particular, the Spanish Navy. Also, the concern for maritime cyber security will be a constant in the second half of the century.

Keywords

Maritime Security/Safety, Single Operational Command, Expanded Continental Shelf, Maritime Cyber Security, Illicit behavior by Sea.

Definición del escenario político, físico y virtual

Cualquier ejercicio de prospectiva resulta siempre aventurado, pues las conjeturas de futuro asentadas sobre datos o hechos actuales pueden confirmarse o devenir en erróneas por múltiples circunstancias. En particular, las previsiones sobre unos hipotéticos acontecimientos o situaciones que, se supone tendrán lugar en el lejano horizonte del año 2050, podrían verse alteradas por diferentes causas que evidenciarían la inutilidad del esfuerzo predictivo.

Sin embargo, aun siendo conscientes de la importante objeción señalada hemos partido de la idea de que la prospectiva en materia de seguridad marítima resulta necesaria, dado que, la mejora en la gestión de aquella pasa por una detección previa de los posibles escenarios futuros, con el fin de facilitar su planificación de un modo más racional y eficiente.

Para la realización de nuestro análisis hemos partido de la constatación al momento presente, de ciertos hechos o tendencias relativos a la seguridad marítima, a los que hemos aplicado un razonamiento inductivo, con el fin de extraer algunos principios u orientaciones de carácter general que podrían influir en la actuación estatal durante los próximos años.

En España, el surgimiento durante el primer cuarto del siglo veintiuno de un clima político favorable a la reforma constitucional desembocará en un nuevo reparto competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas, que afectará a diversos aspectos comprendidos en la noción de seguridad marítima.

Por otra parte, la persecución de la eficiencia en la utilización de los recursos públicos y el cumplimiento de los objetivos de déficit impuestos por la Unión Europea a las distintas Administraciones Públicas hará que, desde un plano operacional, en la gestión de la seguridad marítima se tienda al uso compartido de los medios disponibles. Sin embargo, en las situaciones de crisis marítimas más graves, el Estado decidirá la correspondiente aportación autonómica en proporción a la intensidad de aquellas, asumiendo el control de todos los medios personales y materiales útiles.

La tendencia integradora entre los actores públicos y privados, civiles y militares, potenciada por la necesidad de reducir el gasto público, favorecerá el entendimiento necesario para la creación, en el seno de la Administración General del Estado de una Autoridad Nacional de Coordinación, la cual, gestionará todos los medios y recursos, en las situaciones de crisis marítimas de gran magnitud.

La aludida vocación unificadora se apreciará también en el seno de la Unión Europea, pues las agencias descentralizadas directamente implicadas en la seguridad marítima, inicialmente, reforzarán su cooperación en torno a las funciones de guardacostas, y en una segunda fase, se creará un Cuerpo de Guardacostas Europeo.

La dependencia cada vez más acusada de sistemas informáticos por parte de los operadores marítimos, contribuirá a la superación del modelo tradicional de gestión de riesgos, centrado en los elementos físicos, produciéndose un desplazamiento hacia la protección contra los ciberriesgos.

Algunos factores relevantes desde un plano internacional contribuirán a poner en valor la capacidad de acción y la experiencia de la *Armada* en los asuntos marítimos, como la ampliación de la Plataforma Continental española.

Asimismo, los tráficos ilícitos de migrantes por vía marítima, la pesca INDNR y la sobreexplotación pesquera, continuarán en línea ascendente, cobrando especial trascendencia el interés de los Estados, entre ellos España, por hacer efectivo el cumplimiento de los acuerdos y convenios de distinto alcance, en dichas materias.

Un nuevo modelo de gestión de la seguridad marítima

En la segunda mitad de siglo, la reforma operada en la Constitución para acomodar sus disposiciones a la nueva realidad política y social española traerá consigo una distribución competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas, que alterará el panorama anterior e influirá de forma decisiva en determinados aspectos relacionados con la seguridad marítima.

Así, se ampliarán las competencias autonómicas en asuntos tales como la gestión portuaria, a la par que se reducirá el número de puertos declarados de interés general, cuya gestión continuará siendo competencia exclusiva del Estado, concentrándose en los mismos una amplia gama de operadores y actividades portuarias. Los planes de ordenación del litoral constituirán la pieza clave, a la que tendrán que adaptarse necesariamente todos los proyectos de obras marítimas.

Además, al igual que sucede en todas las materias de indudable relevancia social, se mantendrá el reparto competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de investigación oceanográfica; salvamento y transporte marítimo; explotación de hidrocarburos y minería; patrimonio arqueológico subacuático; y vertidos desde tierra al mar.

Como se desprende de la reiterada e inamovible doctrina emanada del Tribunal Constitucional, de la que es exponente la STC 58/2017, de 11 de mayo², el Estado seguirá asumiendo el control de las situaciones más graves que afectan a la seguridad marítima, que aparecen como indisolublemente ligadas a la protección civil, y por

2

2 STC 58/2017, de 11 de mayo de 2017 (BOE núm. 142, de 15 de junio).

consiguiente a la seguridad pública³, materia esta respecto de la cual, detentará todas las potestades normativas y ejecutivas. Aunque en las situaciones de gestión de crisis cada Administración Pública continuará ejerciendo sus competencias, el Estado declarará la existencia de aquellas que por su entidad sean consideradas como una calamidad pública y las Comunidades Autónomas afectadas estarán obligadas a aportar los recursos humanos y materiales necesarios para afrontar la situación correspondiente.

El control estatal de la gestión de las situaciones catastróficas comprenderá las potestades necesarias para lograr o preservar la coordinación de los medios y recursos de todas las Administraciones Públicas afectadas, así como para garantizar su dirección y organización únicas.

La gestión ordinaria de la seguridad marítima estará presidida por la idea de racionalización de los recursos, así como de los medios que resulten aprovechables. Desde esta óptica, la política de contención del gasto público marcada por la Unión Europea, en todas las Administraciones de base territorial existentes en España acentuará la tendencia hacia una gestión compartida y utilización conjunta de los medios por parte del Estado y de las Comunidades Autónomas costeras.

La arquitectura del sistema español de seguridad marítima vendrá marcada por el pleno desarrollo de las disposiciones de la Ley de Seguridad Nacional y por la formulación periódica de las Estrategias de Seguridad Marítima.

Desde una óptica orgánica la seguridad marítima se caracterizará por la existencia de una clara dicotomía entre los órganos de corte político integrados en el Consejo de Seguridad Nacional, constituidos por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima, regulado por Orden PRA/34/2018, de 22 de enero⁴, y el Comité Especializado de Situación, cuya regulación se acometió mediante la Orden PRA/32/2018, de 22 de enero⁵, en seno de los cuales, la *Armada Española* contribuirá a impulsar la política de seguridad en el espacio marítimo, tanto a nivel nacional como internacional.

Por otro lado, tanto para la consecución del mejor criterio coste-eficacia, como en atención a la experiencia de gestión eficaz proporcionada por otros sistemas en los que existe la figura del mando único (por ejemplo, el *Maritime Emergency Response Commander* australiano⁶, el *Secretary of State Representative for Maritime Salvage and*

3 Vid. la STC 184/2016, de 3 de noviembre de 2016 (BOE núm. 299, de 12 de diciembre), que trae a colación muchas otras.

4 BOE núm. 20, de 23 de enero de 2018, p. 8191.

5 BOE núm. 20, de 23 de enero de 2018, p. 8179.

6 Creado mediante la *Australian Maritime Safety Authority Act* de 22 de octubre de 1990 (*Act* núm. 78, de 1990).

Intervention británico⁷, el Centro de Emergencias Marítimas alemán⁸, el Instituto Finlandés del Medio Ambiente⁹, el Prefecto Marítimo francés¹⁰, o la Autoridad de Coordinación, en España¹¹), se creará una Autoridad Nacional de Coordinación. Esta, ejercerá el mando único en la gestión operativa de todos los asuntos relativos a la seguridad marítima. Un aspecto importante que contribuirá al éxito de la fórmula del mando único será que la Administración Autonómica podrá participar en el sistema mediante su adhesión voluntaria al mismo, asumiendo el compromiso de adscripción de los medios de que disponga.

El nombramiento de la aludida Autoridad posiblemente se efectuará mediante el correspondiente acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta de los ministerios concernidos, procediéndose así a anticipar la decisión política, de manera que una vez nombrada ya no intervendrá ningún órgano político en el proceso de toma de decisiones. Además, dicha Autoridad no se incardinará orgánicamente en ningún departamento ministerial, lo que garantizará su independencia de criterio.

La persona elegida como Autoridad Nacional de Coordinación deberá de reunir condiciones de independencia política, honorabilidad, formación adecuada y una dilatada experiencia en la gestión de diferentes operaciones de seguridad marítima, requisitos estos que hacen altamente probable que asuma el cargo un Almirante de la *Armada Española*.

Dicha Autoridad, tendría que disponer de un Comité Asesor constituido nada más que por los jefes de operaciones de cada una de las agencias, servicios, organismos e instituciones garantes de la seguridad marítima o sus representantes, así como por los expertos, respecto de los cuáles, la Autoridad considere necesaria su presencia, en función de sus conocimientos técnicos o científicos.

También, debería constituirse un Centro Nacional de Coordinación, con la finalidad de informar a la Autoridad Nacional de Coordinación, en tiempo real, de la situación y para que en cada momento aquella pueda tomar la decisión más adecuada a las circunstancias.

7 Cuyas amplias competencias se recogen actualmente en la *Marine Safety Act* de 10 de julio de 2003.

8 El 1 de enero de 2003, vio la luz el Centro de Emergencias Marítimas alemán (*Havariekommando*), a cuyo frente se sitúa su director, que es nombrado por el Gobierno Federal.

9 El Instituto tiene unas amplias atribuciones, que aparecen recogidas en la *Act on Oil Pollution Response* (núm. 1673/2009). A nivel operacional, el Instituto designa al *Response Commander*, que es el encargado de hacer efectivos los cometidos asignados a aquel sobre la zona, y bajo la autoridad de este último puede haber un comandante sobre el terreno.

10 Sus responsabilidades actuales, se han visto reforzadas y puestas al día mediante el Decreto de 6 de febrero de 2004 (Decreto núm. 112, Diario Oficial de la República de 7 de febrero).

11 Nombrada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de octubre de 2006, al que se dio publicidad por Orden PRE/3108/2006, de 10 de octubre (BOE núm. 243, de 11 de octubre).

Con el fin de generar sinergias, permitir economías de escala en Sistemas de Mando, Control y Comunicaciones, así como para aprovechar la amplia experiencia que posee la *Armada Española* en el planeamiento y dirección de operaciones aeronavales de vigilancia y control parece probable que será aquella quien gestionará el Centro Nacional de Coordinación. En este, se centralizará toda la información de las agencias, servicios y organismos, tanto civiles como militares, relativa a la seguridad marítima. Dicho Centro se constituirá en el Centro de Situación y Seguimiento de cualesquiera operaciones marítimas y tendrá como función principal la de coordinación y conducción de los medios marítimos y aéreos según el plan trazado por la Autoridad Nacional de Coordinación.

En el ámbito de la Unión Europea, el reforzamiento de la cooperación entre las agencias que están más directamente implicadas en los asuntos relativos a la seguridad marítima, particularmente EMSA, EFCA y FRONTEX, vendrá motivado por la necesidad de conseguir los mejores resultados al menor coste posible, así como por la aspiración a minimizar problemas complejos como el planteado por las oleadas de migrantes por vía marítima que llegarán incesantemente a las costas de los Estados de la Unión, fundamentalmente por todo el área mediterránea.

Además, la eficacia de los objetivos perseguidos por las distintas políticas sectoriales, en el marco de la Política Marítima Integrada, pasará por la decidida cooperación entre las agencias descentralizadas. Auspiciado por la Comisión, el paulatino acercamiento entre las agencias de la Unión Europea implicadas en la seguridad marítima, sin duda evitará la duplicación de actividades y servirá para un mejor aprovechamiento de los recursos.

La plasmación inicial del deber normativo de cooperación entre EMSA, EFCA y FRONTEX, así como la creación de la Guardia Europea de Fronteras y Costas¹², evidencian que se ha producido un cambio de planteamiento en el modo en que ha de llevarse a efecto la gestión de esas agencias. Sin embargo, no se ha creado un auténtico Cuerpo de Guardacostas Europeo, sino que simplemente ha tenido lugar un reforzamiento de las capacidades de FRONTEX, apreciándose en la propia norma de creación una omisión fundamental consistente en que no se define lo que son las funciones de guardacostas en el ámbito de la Unión¹³, sobre las que hace pivotar

12 Reglamento (UE) 2016/1624 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan el Reglamento (CE) 863/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) 2007/2004 del Consejo y la Decisión 2005/267/CE del Consejo (DO L 251 de 16.9.2016).

13 Sobre los orígenes del concepto de guardacostas en la Unión Europea, vid. CHINTOAN-UTA, M. y RAMOS SILVA, J., “EU Coast Guard: a Governance Framework Based On the Principles of Sustainable Development”, *European Journal of Sustainable Development*, vol. 5, nº 2, 2016, pp. 182-183.

la cooperación interagencias¹⁴. No obstante, constatada la vocación integradora y el objetivo de consecución de la máxima eficiencia en el ámbito operativo, en el futuro quizá podría llegar a crearse un auténtico Cuerpo de Guardacostas Europeo.

El creciente interés por las cuestiones relativas a la ciberseguridad marítima

El comercio mundial seguirá en su mayor parte dependiendo del transporte por vía marítima concentrado en el tráfico de contenedores y graneles, que crecerá un 60 % hasta 2050¹⁵, por lo que parece previsible que los ciberataques contra la logística y el transporte marítimos también irán en aumento, puesto que con unos costes materiales y personales mínimos los ciberdelincuentes pueden causar graves estragos.

Las cibertecnologías constituirán el elemento esencial para la operación y gestión de numerosos sistemas de los que dependerán, casi en exclusiva, la seguridad marítima y la protección del medio marino. La interoperabilidad entre dichos sistemas será la única vía efectiva para maximizar la protección frente a los posibles ciberataques, en diversos campos como: el del manejo y gestión de cargas, el de la propulsión de los buques, los controles de acceso a las instalaciones portuarias o las comunicaciones.

La ciberseguridad marítima no solo tratará de reducir las amenazas derivadas de acciones maliciosas (por ejemplo, el pirateo o la introducción de malware), sino que también se extenderá a la prevención y evitación de las consecuencias involuntarias de acciones benignas (por ejemplo, mantenimiento del software o permisos del usuario).

Los ciberataques que afectan a la seguridad marítima, hoy por hoy son una realidad y como botón de muestra, basta traer a colación el sufrido por la naviera danesa A.P. Møller-Mærsk a finales de junio de 2017, la cual, quedó temporalmente limitada tras el impacto de un virus de *ransomware* que no solo perjudicó su sistema de gestión reservas de contenedores y operaciones relacionadas con las mercancías de los buques, sino que también causó congestión en casi 80 puertos de todo el mundo operados por su filial, APM Terminals¹⁶.

La interiorización por parte de la comunidad marítima de la necesidad de protegerse frente a los ciberriesgos motivará que, partiendo de las orientaciones presentes y futuras

14 DE BRUYCKER, P., “The European Border and Coast Guard: A New Model Built on an Old Logic”, *European papers*, vol. 1, nº 2, 2016, pp. 559-569.

15 Informe de la Consultora GNV-GL, *Low Carbon Shipping towards 2050*, disponible en: <http://www.cadenadesuministro.es/wp-content/uploads/2017/06/DNV-GL-busca-un-modelo-más-eficaz-para-reducir-las-emisiones-de-gas-de-efecto-invernadero-del-sector.pdf> (17/04/2018; 21:28).

16 Vid. <http://elvigia.com/containers-advierde-que-la-industria-del-transporte-maritimo-esta-mal-preparada-para-ciberataques/> (18/04/2018; 23:34).

proporcionadas por la OMI, como por ejemplo la contenida en el documento MSC-FAL.1/Circ.3, de 5 de julio de 2017¹⁷, *Guidelines on Maritime Cyber Risk Management* y en determinadas normas de estandarización relativas a la seguridad de la información generada o transmitida a través de medios tecnológicos¹⁸, la gestión de la ciberseguridad marítima tendrá su correspondiente reflejo en políticas y estrategias.

La concepción actual de la seguridad marítima focaliza su atención sobre dos elementos comprendidos en la noción de seguridad marítima, por un lado, aborda los aspectos endógenos al buque y a la navegación, englobando la navegación propiamente dicha y la seguridad del medio marino; y por otro, la seguridad y protección marítimas frente a actos violentos y exógenos a la navegación misma.

Las dos vertientes que forman parte del concepto de seguridad marítima se han plasmado en las Estrategias de seguridad marítima europea y española, en las cuáles, se entiende por seguridad marítima tanto la minimización de las amenazas en el mar o proyectadas desde este, cualquiera que sea su origen, como la garantía del libre ejercicio de las actividades lícitas de índole marítima.

Esta noción omnicomprendiva de la seguridad marítima se centra en las amenazas de naturaleza física, sin embargo, dada su amplitud permite la inclusión de las nuevas amenazas de carácter virtual que se valen de las tecnologías de la información y comunicación para comprometer la seguridad de la navegación y del medio marino. En particular, la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional ya se hace eco de que las ciberamenazas representan un riesgo para la seguridad marítima nacional¹⁹.

Como pone de relieve la Estrategia de Ciberseguridad Nacional²⁰, las ciberamenazas tienen un alcance transversal ya que pueden afectar no solo a la seguridad marítima sino a muchos otros ámbitos. Sin embargo, en atención a las particularidades de las consecuencias catastróficas que pueden llegar a producir los ciberataques más graves

17 [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20\(Secretariat\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20On%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf) (09/04/2018; 22:08).

18 Como la ISO/IEC 27001:2013, y su versión española actualizada UNE-ISO/IEC 27001:2017, *Tecnología de la información. Técnicas de seguridad. Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Información. Requisitos*. Estas normas no se encuentran disponibles en fuentes de carácter abierto y su contenido puede consultarse previo pago de los correspondientes importes.

19 Tras su aprobación por el Consejo de Seguridad Nacional, el 5 de diciembre de 2013, vio la luz como estrategia de segundo nivel, la esperada Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, disponible en: *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*. http://www.mpr.gob.es/NR/rdonlyres/6F45Bo28-29F6-4862-A7B7-3Bo4C2AD0247/255435/20131333_completo_05dic13_1130h.pdf (18/04/2018; 21:08).

20 La Estrategia de Ciberseguridad Nacional de 2013, puede consultarse en la dirección: <https://www.ccn-cert.cni.es/publico/dmpublidocuments/EstrategiaNacionalCiberseguridad.pdf> (18/04/2018; 20:15).

contra la seguridad marítima, durante las fases de intervención y de normalización de la crisis se precisará no solo de personal técnico y medios especializados para poder atajarlas, sino también de un órgano específico en asuntos de ciberseguridad marítima, el cual, quizá podría constituirse en forma de Comité, dentro del propio Consejo Nacional de Ciberseguridad²¹.

En efecto, desde un plano operativo la necesidad de contar con una necesaria especialización derivaría de que el mar constituye un medio físico que condiciona totalmente el modo en que han de planearse y ejecutarse las operaciones, cualquiera que sea su naturaleza, pues circunstancias como las condiciones meteorológicas, el estado del mar, el tipo de buques o medios aéreos empleados y las limitaciones inherentes a los mismos (velocidad, maniobrabilidad, disposición o no de medios auxiliares, etc.), entre muchas otras, hacen que sean sustancialmente diferentes a las que se planifican y realizan en tierra.

La gestión de la seguridad a bordo de los buques (Código IGS), y los Planes de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), incorporarán medidas tendentes a garantizar la ciberseguridad, y el negocio del aseguramiento de los riesgos marítimos también adaptará sus productos a los de origen cibernético de modo que se generalizarán las pólizas de riesgos cibermarítimos, las cuáles, cubrirán los daños y pérdidas tanto materiales como personales provenientes de aquellos.

Aunque todos los buques dispondrán de un sistema de gestión de riesgos ante los ciberataques, la *Armada* asumirá el liderazgo en la gestión operativa de los efectos producidos por los ciberataques marítimos que afecten seriamente a cuestiones tales como: la protección de infraestructuras marítimas críticas, el transporte marítimo de personas y mercancías, las comunicaciones marítimas o la protección del medio marino.

Previsiblemente, favorecerá el reforzamiento de las capacidades de la *Armada* la necesidad de contar en todos los buques de guerra con medios técnicos y humanos especializados en gestionar las posibles consecuencias de los ciberataques que afecten gravemente al sector marítimo español.

En el marco de la Unión Europea, se favorecerá la creación de redes y sistemas comunes, en todos los Estados miembros, para la gestión de los ciberriesgos y ciberamenazas marítimos. Asimismo, en la Unión se impulsará la adopción de un paquete jurídico específico, a través del cual, se sentarán las bases para que, en el marco de la futura Agencia Europea de Ciberseguridad, la cual, sucederá a la Agencia

²¹ Las funciones del Consejo Nacional de Ciberseguridad pueden consultarse en la página de Internet: <http://www.dsn.gob.es/es/sistema-seguridad-nacional/comit%C3%A9-especializados/consejo-nacional-ciberseguridad#collapseFive> (21/04/2018; 18:47).

de Seguridad de las Redes y de la Información (ENISA), se refuerce la capacidad de la Unión en materia de ciberseguridad marítima. Asimismo, la Agencia podría ayudar a establecer y aplicar un marco común de certificación a escala de la Unión, para garantizar que los productos y servicios informáticos utilizados en las infraestructuras marítimas críticas, como las portuarias, sean ciberseguros.

La necesidad de reforzar la presencia estatal en el mar

La ampliación de las plataformas continentales como factor de tensión entre Estados costeros: La previsible disputa hispano-marroquí

La explotación de los recursos marinos ubicados en la Plataforma Continental constituye una fuente de riqueza para los distintos Estados, por lo que, en una primera fase la ampliación de aquella y posteriormente la garantía del ejercicio de los derechos soberanos sobre la misma, se convertirá en una de las mayores preocupaciones de todos los Estados ribereños. Previsiblemente, una vez constatada la degradación del lecho y el subsuelo marino en la Plataforma, como consecuencia de la realización de actividades de minería, se adoptará un instrumento internacional específico de alcance general para la protección de aquellos.

Con arreglo al Derecho Internacional convencional, los buques de guerra son los únicos que se hallan legalmente habilitados, sin necesidad de recabar ninguna autorización, para actuar en zonas marítimas alejadas del Estado al que representan. La extensión geográfica del ámbito de actuación de los Estados ribereños determinada por la ampliación de las respectivas plataformas continentales implicará que los buques de guerra deberán incrementar su presencia en aquellas zonas para ejercer su vigilancia y control, así como también para asegurar y defender los derechos de dichos Estados.

Conforme al artículo 76.1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Plataforma Continental de un Estado comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. En el supuesto de Estados con costas frente a frente, la delimitación de la Plataforma debe realizarse en acuerdos entre los Estados afectados.

Se reconoce a los Estados ribereños el ejercicio de una serie de derechos soberanos sobre la Plataforma Continental, que comprenden el derecho de explotarla o de explotar

sus recursos naturales excluyendo a cualquier otro Estado, independientemente de su ocupación real o ficticia o incluso sin declaración expresa de soberanía.

Sobre la base de lo dispuesto en los artículos 132 de la Constitución, el cual, declara como bienes de dominio público los recursos de naturales de la Zona Económica y la Plataforma Continental, y 76 de Convención, en el que se indica que los Estados costeros tienen derecho a establecer los límites de su Plataforma Continental más allá de las 200 millas náuticas, siempre que proporcionen suficientes argumentos geológicos y morfológicos a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas, entre otros Estados: España, Portugal, Francia, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda han presentado sus respectivas solicitudes de ampliación.

Con fundamento en el artículo 77 de la Convención, si se aprobase dicha extensión, los Estados costeros tendrían derechos de exploración y explotación de los recursos naturales del suelo y subsuelo marino de la zona ampliada. Según dicho artículo, aquellos comprenden los recursos minerales y energéticos del suelo y subsuelo marino, así como también los recursos marinos vivos, incluyendo las especies animales sedentarias que vivan en constante contacto físico con el fondo del mar o habiten en el subsuelo. Entre los posibles recursos minerales de interés económico se encuentran los nódulos de manganeso y sulfuros polimetálicos, y entre los recursos energéticos, el petróleo, el gas y los yacimientos de gases hidratados.

En el caso de España, expertos científicos y técnicos del Instituto Geológico y Minero de España, del Instituto Español de Oceanografía, así como del Instituto Hidrográfico de la Marina elaboraron la correspondiente propuesta, consistente en la extensión de la Plataforma Continental más allá de las 200 millas al oeste de las Islas Canarias, del Mar Cantábrico y de Galicia. El marco normativo interno de referencia aplicable a la Plataforma Continental española ampliada vendrá constituido por la Ley de Protección del Medio Marino²², cuyos principios inspiradores orientarán la actuación de nuestro país en la explotación de la Plataforma.

El 21 de agosto de 2006, España presentó ante la Comisión de Límites, la propuesta de ampliación parcial con respecto al área del Golfo de Vizcaya y Mar Céltico junto con Francia²³, Irlanda y Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la cual, fue aprobada por la Comisión el 24 de marzo de 2009²⁴. El carácter conjunto de la

22 La Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino (BOE núm. 317, de 30 de diciembre), incorporó al ordenamiento español la Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008, por la que se estableció un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), publicada en el DO L 164, 25.6.2008.

23 El Convenio sobre Delimitación de las Plataformas Continentales entre España y Francia en el Golfo de Vizcaya (Gascuña), se publicó en el BOE núm. 163, de 9 de julio de 1975.

24 CLCS/62. Twenty-third session, New York, 2 March-9 April 2009. Item 4, pp. 3 y 4. El documento se encuentra disponible en la siguiente dirección de Internet: <http://undocs.org/CLCS/62>

referida solicitud contribuye a que, en el área citada, puedan evitarse futuros conflictos por la delimitación de las plataformas ampliadas.

La solicitud española relativa al área del Margen de Galicia, definida por 33 puntos fijos según las líneas resultantes de aplicar las fórmulas de Gairdner y Edberg, se presentó el 11 de mayo de 2009. Ante la Comisión de Límites, el representante español declaró que España y Portugal habían llegado a un acuerdo para establecer una Zona de Interés Común identificada en el documento de solicitud²⁵. Según la solicitud española, los límites exteriores de la Plataforma ampliada se extenderán desde el límite de la presentación parcial conjunta de España con Francia, Irlanda y Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, hasta un punto situado en el límite meridional de la Zona de Interés Común coordinada con Portugal (sobre 56.000 km²).

Merece destacarse que las solicitudes de Portugal relativas a la ampliación de su Plataforma Continental, que fueron presentadas ante la Comisión de Límites el 11 de mayo de 2009, y modificadas el 1 de agosto de 2017²⁶, se solapan en parte con las de España, en unos 10.000 kilómetros al noroeste de las Islas Canarias.

No obstante, dado el espíritu colaborativo existente entre los dos países, como evidencia el hecho de que por España se haya autorizado a Portugal a utilizar la información y los datos científico-técnicos incluidos en su solicitud y que pudieran ser relevantes para Portugal²⁷, si tuviera lugar algún conflicto motivado por la delimitación de las plataformas continentales ampliadas, la situación parece que podría resolverse con un acuerdo bilateral hispano-luso, a través del cual, se conseguiría un reparto equitativo de la franja de espacio marítimo coincidente.

En el caso de Marruecos, sin duda se producirán fricciones al mantener una postura antagónica a la española respecto a la delimitación de las plataformas continentales ampliadas de ambos Estados al oeste de Canarias y frente a las costas del Sáhara occidental.

(21/03/2018; 20:51).

25 CLCS/66. Twenty-fifth session, New York, 15 March-23 April 2010, pp. 13 y 14. El documento se encuentra disponible en la siguiente dirección de Internet: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/337/97/PDF/N1033797.pdf?OpenElement> (21/03/2018; 22:03).

26 La solicitud presentada por Portugal ante la Comisión de Límites puede consultarse, en la dirección: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_prt_44_2009.html (21/03/2018; 21:07).

27 Presentación parcial relativa a los límites de la Plataforma Continental de España en el área de Galicia, de conformidad con el artículo 76 y el anexo II de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, p. 7. El documento puede verse en la siguiente dirección de Internet: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/esp47_09/esp_2009_summary_esp.pdf (21/03/2018; 21:23).

El propio artículo 76.10 de la Convención, deja claro que sus disposiciones relativas a la Plataforma Continental no prejuzgan la cuestión de su delimitación de la Plataforma Continental entre Estados con costas adyacentes situadas frente a frente. Esto significa que España, aunque dispondrá de una decisión favorable de la Comisión de Límites para extender la Plataforma Continental más allá de las 200 millas, tendrá que negociar caso por caso, con los Estados concernidos entre otros, Marruecos, la delimitación final.

La posición marroquí respecto a la solicitud de ampliación de la Plataforma Continental formulada por España, en aguas de Canarias, es la de un rechazo total a la pretensión española, considerando más adecuado acudir a las reglas de la equidad y a las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, concretamente al artículo 83.1 1, que establece que la delimitación de la plataforma continental entre Estados con costas opuestas o adyacentes se efectuará mediante acuerdo sobre la base del derecho internacional, expresándose en los siguientes términos²⁸:

«In the meantime, the Government of the Kingdom of Morocco rejects any act intended to unilaterally establish the continental shelf and demands that the relevant rules of international law, international practice and jurisprudence should be applied. The Kingdom of Morocco remains firmly attached to the rule of equity and to the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Article 83, paragraph 1, which states: The delimitation of the continental shelf between States with opposite or adjacent coasts shall be effected by agreement on the basis of international law, as referred to in Article 38 of the Statute of the International Court of Justice, in order to achieve an equitable solution».

En particular, Marruecos mantendrá inalterable su tesis de que ostenta soberanía sobre las aguas del Sahara occidental, territorio que se halla bajo la supervisión del Comité de Descolonización de la ONU²⁹, y que, por ello tiene el derecho de explotar la correspondiente Plataforma Continental del Sahara, la cual, comprende zonas que

28 La consideración de Marruecos sobre la solicitud de ampliación española, se recoge en el documento No/NV/187/09, de 16 de mayo de 2009, el cual, puede encontrarse en la dirección de Internet: http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/esp47_09/mar_re_esp2009e.pdf (21/03/2018; 21:38).

29 Sobre la cuestión del Sáhara occidental, pueden consultarse entre otros muchos documentos: la Resolución del Consejo de Seguridad de la ONU S/RES/2351 (2017), de 28 de abril de 2017, relativa al Referéndum del Sáhara occidental (MINURSO): <http://www.un.org/es/peacekeeping/missions/minurso/resolutions.shtml> (09/04/2018; 20:45); la Resolución A/RES/72/111(2017), aprobada por la Asamblea General el 7 de diciembre de 2017, respecto a la Aplicación de la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales: <http://www.un.org/es/comundocs/?symbol=A/RES/72/111> (09/04/2018; 20:50); o el Informe A/73/73 de 6 de marzo de 2018, del Secretario General de la ONU, sobre las Facilidades de estudio y formación profesional ofrecidas por los Estados Miembros a los habitantes de los Territorios No Autónomos: http://www.usc.es/export9/sites/webinstitucional/gl/institutos/ceso/descargas/A_73_73_2018_facilidades-estudio-TNA_es.pdf (09/04/2018; 20:00).

aún no han sido delimitadas. La reivindicación española pivotará sobre el argumento de que el Sahara no es un Estado, y cualquier salida negociada habrá de articularse desde la existencia del futuro Estado saharauí, al cual, reconocerá como el único interlocutor válido para la delimitación de las respectivas plataformas continentales.

En caso de que no se dé una solución pactada, resulta altamente probable que desemboque en numerosas intervenciones de la Armada Española en el área oceánica ubicada al oeste de Canarias, lo que llevará aparejada la consecuencia de que para su vigilancia y control será necesaria una mayor presencia de los buques de guerra españoles en aquella.

Desde un punto de vista puramente interno, las distintas actuaciones y operaciones en que la *Armada Española* participará para proteger la explotación de los recursos en la Plataforma Continental española ampliada tendrá la correspondiente cobertura jurídica porque, normativamente, y aun contando con una previsible reforma constitucional, se seguirá encomendando a las Fuerzas Armadas la vigilancia de los espacios marítimos de soberanía nacional y la protección de los derechos soberanos e intereses marítimos españoles.

Como contrapartida al derecho de explotación de las plataformas ampliadas de los Estados, España deberá asumir la responsabilidad de la protección del ecosistema marino, de modo que las actividades extractivas y de explotación del lecho y el subsuelo no lo deterioren gravemente.

Es probable que el elemento del Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y la región costera del Mediterráneo³⁰, constituido por el Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación derivada de la exploración y explotación de la plataforma continental y el lecho marino y de su subsuelo³¹, finalmente se ratifique por España durante la primera mitad de siglo. No obstante, a partir de la década de los 50, la toma de conciencia sobre la necesidad de llegar a acuerdos de alcance general que aseguren la protección de las áreas oceánicas objeto de explotación.

30 A través de Instrumento de 23 de diciembre de 1998 (BOE núm. 302, de 18 de diciembre de 1999), fueron ratificados por España el Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo y anexos, adoptados respectivamente, en Barcelona el 10 de junio de 1995 y en Montecarlo el 24 de noviembre de 1996.

31 Fue firmado por España el 14 de octubre de 1994 y entró en vigor el 24 de marzo de 2011, si bien, aún no ha sido ratificado por nuestro país.

El tráfico ilícito de seres humanos por vía marítima y la pesca INDNR, como motores del protagonismo estatal

Aunque los datos futuros sobre migraciones siempre se hallan condicionados por acontecimientos imprevistos³², sin embargo, durante toda la segunda mitad de la presente centuria se confirmará la tendencia actual al incremento continuo del número de migrantes irregulares por vía marítima que llegarán a España³³, así como también del tráfico ilícito de personas hacia nuestras costas. Dicha tendencia vendrá motivada fundamentalmente, por factores como la inestabilidad política, el cambio climático, la presión demográfica y el empobrecimiento de los Estados africanos del área mediterránea y la fachada atlántica.

Es importante destacar el cambio climático como una de las causas que, en el año 2050, determinará los movimientos de población, según ha puesto de relieve la Organización Internacional para las Migraciones, la cual, significa que según las predicciones más autorizadas se desplazarán por dicho motivo hasta 200 millones de personas³⁴.

Como ha puesto de relieve la Organización Marítima Internacional, en el documento *Implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central*³⁵, se prevé que para el año 2050, la población de África subsahariana se haya duplicado, y por esta razón, la seguridad y la protección del transporte marítimo resultarán esenciales para el desarrollo sostenible de las economías de los Estados africanos.

Por lo que se refiere a España, los flujos migratorios y los tráfico ilícitos, procedentes sobre todo del norte y occidente de África se dirigirán hacia Ceuta, Melilla, todo el Levante español, Baleares y Canarias, de manera, que irán desplazándose los lugares de destino a aquellos puntos geográficos, en los cuáles, los medios de control sean más vulnerables.

32 World Migration Report 2018, p. 2. El documento se halla disponible, en la dirección de Internet: https://publications.iom.int/system/files/pdf/wmr_2018_en.pdf (20/03/2018; 19:26).

33 Baste observar la evolución de la inmigración irregular por vía marítima en el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 2018, que aumentó respecto al mismo periodo del año 2017, en 857 personas y 43 embarcaciones, según los datos publicado por el Ministerio del Interior, disponibles en: http://www.interior.gob.es/documents/10180/8432860/06_infome_quincenal_acumulado_01-01-al_31-03-2018.pdf/ddfed0a8-cbd4-4ea0-8af9-5955663e0f15 (09/04/2018; 19:45).

34 (2008), *Migración y cambio climático*, núm. 31, p. 11, disponible en: http://publications.iom.int/system/files/pdf/mrs-31_sp.pdf (23/04/2018; 20:21).

35 El documento de la Organización Marítima Internacional, *Implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central*, puede consultarse en la dirección de Internet: http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/WCA%20Strategy_Spanish_April%2017.pdf (17/04/2018; 19:34).

La defensa de los intereses marítimos españoles pasará por el apoyo a los Estados africanos, con iniciativas de carácter regional, para que aquellos puedan reforzar sus capacidades en el campo de la prevención y sanción del tráfico ilícito de personas. Además, se prestará una mayor atención a la protección de los derechos de las personas vulnerables, que se ven inmersas en las actividades de las mafias ligadas a dicho tráfico ilícito.

Algunas de las operaciones navales con participación española que, en la actualidad se desarrollan en el Mediterráneo³⁶, no solo se potenciarán, sino que podrían convertirse en permanentes. La existencia de un Cuerpo de Guardacostas Europeo se revelará como un instrumento operativo más que, junto al naval, tratará de paliar los efectos de la inmigración irregular y de reprimir el tráfico ilícito de personas. En este sentido, la coordinación entre el elemento naval y el Cuerpo de Guardacostas exigirá la constitución de órganos al efecto, con el fin de que se pueda lograr la mayor eficacia posible en la realización de operaciones de naturaleza conjunta.

No obstante, para la maximización de los resultados de las actuaciones en el plano operativo será necesaria que aquellas vayan apoyadas por la implementación de una política migratoria europea común, que supere la actual atomización y dispersión existente en las políticas seguidas por los distintos Estados miembros de la Unión.

Respecto a la pesca INDNR, resultará precisa una mayor intervención estatal para tratar de garantizar la seguridad alimentaria que, en buena medida dependerá tanto de una gestión racional de los recursos pesqueros, los cuáles, proporcionarán una nutrición adecuada a la población mundial que, en 2050, se espera que llegue a los 9.700 millones de personas³⁷; como de la represión eficaz de las actividades ilícitas.

En el campo de la persecución y represión de la pesca INDNR, ha de destacarse que, pese a los loables fines de desarrollo sostenible y de consecución de unos niveles aceptables de seguridad pretendidos por la Estrategia Marítima Integrada de África 2050³⁸, no parece que esta vaya a suponer un avance significativo en las actuaciones sancionatorias o de control de las actividades ilícitas en puntos críticos como el del África occidental. La escasa efectividad que hasta ahora han tenido la vigilancia, el control y la sanción de las actividades de pesca INDNR en la Unión Europea, previsiblemente no va a ser mejorada por los Estados africanos, que carecen de medios materiales y humanos suficientes para hacerles frente.

36 Vid. http://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/ (21/04/2018; 18:28).

37 Según el informe de la FAO *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2016*, disponible en: <http://www.fao.org/3/a-i5555s.pdf> (17/04/2018; 22:00), p. 4.

38 Puede consultarse, en idioma inglés, en la dirección: http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf (10/04/2018; 21:01).

Una amplia adhesión al Acuerdo de la FAO sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada³⁹, al que España por el momento no se ha adherido⁴⁰, podría representar un gran avance en la lucha contra la pesca INDNR.

La protección de la flota pesquera española que faena en el Índico exigirá la participación de la *Armada Española*, en el despliegue de fuerzas navales multinacionales que, como la *Operación EUNAVFOR Atalanta* al momento actual⁴¹, seguirán contando con la autorización del Consejo de Seguridad de la ONU.

En España, el Estado continuará ostentando la competencia exclusiva para la regulación de todos los ámbitos que afecten a los recursos marinos naturales, entre ellos la pesca marítima, siempre que estos se refieran a las aguas exteriores, siendo responsable de su gestión y conservación. Además, le corresponderá fijar la legislación básica en la ordenación del sector pesquero. Las competencias de las Comunidades Autónomas en el ámbito de la pesca marítima seguirán estando limitadas por razón de la materia (marisqueo, acuicultura y desarrollo de lo definido como básico en la ordenación del sector pesquero), y del lugar, es decir, la pesca en aguas interiores.

La arquitectura operativa de la represión del tráfico ilícito de personas y de la pesca INDNR, se basa en una serie de convenios entre los distintos actores que tienen atribuidas competencias al efecto, si bien, la búsqueda de la eficacia llevará a una paulatina unificación de capacidades a nivel operativo, potenciándose las operaciones conjuntas y las encomiendas de gestión administrativas para la cesión de medios materiales de un departamento ministerial a otro, en particular, del Ministerio del Interior al de Defensa.

Las políticas de austeridad presupuestaria y de control del gasto público promovidas por la Unión Europea, traerán consigo que todos los medios marítimos pertenecientes al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), destinados al desarrollo de cometidos de vigilancia e inspección pesquera acaben siendo operados por la *Armada* al disponer esta de capacidad de acción y habilitación legal para intervenir en espacios marítimos, en los que los demás actores con carácter general y salvo casos de ejercicio del derecho de persecución, no pueden ejercer sus competencias (zona contigua, zona económica exclusiva y alta mar), así como de dotaciones con formación especializada y dilatada experiencia.

39 Aprobado el 22 de noviembre de 2009, por la Conferencia de la FAO en su 36º período de sesiones, disponible en: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/o37t-s.pdf (17/04/2018; 23:00).

40 El listado de Estados adheridos, actualizado a fecha 5 de abril de 2018, puede consultarse en: http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/o37s-e.pdf (17/04/2018; 21:14).

41 Los detalles concretos de la Operación EUNAVFOR Atalanta, pueden consultarse en la dirección: <http://www.emad.mde.es/MOPS/o6o-Yibuti-ATALANTA/> (22/04/2018; 17:07).

Conclusiones

Durante los próximos años, el cumplimiento de los objetivos de control presupuestario condicionará todas las actuaciones de las Administraciones Públicas, por ello, la inversión que previsiblemente se realizará para reponer y adquirir nuevos medios destinados a cometidos de seguridad marítima se verá seriamente comprometida. Esta circunstancia hará que se traten de aprovechar las estructuras de gestión más desarrolladas y los recursos materiales de mayor envergadura ya existentes, es decir los del Estado, por parte de la Administración autonómica.

Con carácter general, las facultades autonómicas actuales en el campo de la seguridad marítima se extenderán en aquellas materias en las que las Comunidades Autónomas ya ostentan algún tipo de competencia: investigación oceanográfica, salvamento marítimo, etc., si bien, respecto a las situaciones más graves, continuará siendo el Estado quien asuma su gestión.

Aunque el mal endémico de los celos competenciales existente en la Administración española constituye un grave obstáculo a la eficacia, en las situaciones en que se produzca una emergencia marítima calificable como catastrófica, para el logro de la necesaria agilidad en la toma de decisiones y satisfacción de la respuesta, junto a los órganos de naturaleza política coexistirá un órgano unipersonal responsable de gestionar el aludido tipo de emergencia desde un punto de vista operativo.

La tendencia unificadora e integradora de capacidades en materia de seguridad marítima se apreciará no solo en España sino también, y por idéntica razón de austeridad, en el ámbito de la Unión Europea, en la que probablemente durante la segunda mitad de siglo verá la luz un auténtico Cuerpo de Guardacostas Europeo.

La inclusión de la ciberseguridad marítima en políticas y estrategias vendrá impuesta por las circunstancias, dado que por una sencilla razón de coste-eficacia la ciberdelincuencia probablemente irá en aumento, al poder ocasionarse graves daños a infraestructuras marítimas críticas (plataformas petrolíferas, puertos, etc.), y servicios esenciales (transporte de mercancías y personas), con una mínima inversión. La especificidad que puede alcanzar la minimización de los efectos de un ciberataque en el mar exigirá una necesaria especialización del personal que vaya a intervenir y una planificación acorde con la amplia gama de consecuencias que pueden producirse.

Las actividades de explotación del lecho y subsuelo marino constituirán un factor económico y estratégico de primer orden en la segunda mitad de siglo. La delimitación de las distintas áreas oceánicas en que los Estados ejercerán sus derechos soberanos podría provocar una escalada de tensión inédita hasta el momento entre España y Marruecos, en relación con la ampliación de la Plataforma Continental de ambos Estados situada al oeste de las Islas Canarias y frente a las costas saharauis.

Asimismo, y a la par que por todos los Estados costeros parece previsible que se iniciará una frenética explotación de los recursos naturales ubicados en sus plataformas continentales ampliadas, por la comunidad internacional se constatará la necesidad de adoptar un instrumento internacional específico de alcance general dirigido a la protección medioambiental durante la realización de las actividades de minería marina.

Otros factores de naturaleza internacional que influirán en la configuración de la seguridad marítima en España serán el aumento de las migraciones irregulares y del tráfico ilegal de migrantes por vía marítima, así como la pesca INDNR, para cuya persecución y represión el Estado contará con unos medios materiales que podrían ser operados, en su totalidad, por la *Armada Española*.

Ha de significarse que, con carácter general, a medio o largo plazo durante el presente siglo podría producirse un notable incremento de la presencia marítima del Estado y una potenciación del papel de la *Armada Española*, el cual, giraría no solo en torno a la acción del Estado en la mar, sino incluso a operaciones más directamente ligadas a la soberanía y defensa de los intereses españoles en determinadas áreas marítimas.

The logo for the Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) is centered within a white rounded rectangle with a blue border and a subtle drop shadow. The text 'ieeee.es' is displayed in a bold, lowercase sans-serif font, with the first four 'e's in black and the final '.es' in blue. Below this, the full name 'Instituto Español de Estudios Estratégicos' is written in a smaller, black, uppercase sans-serif font.

ieeee.es
Instituto Español de Estudios Estratégicos