



ALTA REPRESENTANTE DE LA
UNIÓN EUROPEA PARA
ASUNTOS EXTERIORES Y
POLÍTICA DE SEGURIDAD

Bruselas, 6.3.2014
JOIN(2014) 9 final

COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Un ámbito marítimo mundial abierto y seguro:
elementos para una estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea**

COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Un ámbito marítimo mundial abierto y seguro: elementos para una estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea

I Introducción

Los intereses marítimos de Europa están estrechamente vinculados con el bienestar, la prosperidad y la seguridad de sus ciudadanos y comunidades. Aproximadamente un 90 % del comercio exterior y un 40 % del comercio interior de la UE se transportan por vía marítima. La UE es el tercer mayor importador y el quinto productor mundial de pesca y acuicultura. Más de cuatrocientos millones de viajeros pasan cada año por los puertos de la UE. Dependemos de mares y océanos abiertos y seguros para el libre comercio, el transporte, el turismo, la diversidad ecológica y el desarrollo económico. Dejar de protegerlos contra toda una serie de amenazas y riesgos marítimos puede desembocar en unos mares y océanos convertidos en escenarios de conflictos internacionales, terrorismo o delincuencia organizada.

En este contexto, la Unión Europea se halla bajo presión para actuar con mayor determinación y rapidez, aun cuando disponga de menos recursos, mediante una mayor cooperación entre los distintos sectores y las autoridades nacionales. Dado que las dimensiones interior y exterior de la seguridad marítima están cada vez más interconectadas, es preciso que todas las partes implicadas compartan unos mismos esfuerzos y objetivos para conseguir unas políticas nacionales y sectoriales coherentes y permitir a las autoridades civiles y militares reaccionar juntas con eficacia. La fuerza naval de la Unión Europea en Somalia (UE-NavFor) — Operación Atalanta, combinada con una importante ayuda de cooperación de la UE, ha demostrado la eficacia de un enfoque conjunto.

En diciembre de 2013, el Consejo Europeo hizo hincapié en la importancia de proteger los intereses estratégicos de la UE en materia de seguridad marítima frente a una toda una serie de riesgos y amenazas. En lo que se refiere a objetivos específicos, la Declaración de Limassol de la UE de 2012 subrayó «la importancia de una mejor gobernanza marina que incluya una mayor cooperación»¹. Una estrategia de seguridad marítima de la UE puede sentar las bases para que la UE contribuya a una buena gobernanza de carácter normativo en el mar, ya sea en aguas territoriales o en alta mar.

Una estrategia de seguridad marítima de la UE facilitaría un enfoque estratégico e intersectorial de la seguridad marítima². La coordinación dentro de la UE y el desarrollo de nuevas sinergias tanto con los Estados miembros como entre ellos, así como la cooperación con los socios internacionales, deberían ser el punto de partida, en consonancia con los Tratados y la legislación vigentes, así como con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), que constituye la piedra angular de ese enfoque.

Esa estrategia no se propone crear nuevas estructuras, programas o legislación, sino que pretende basarse en los logros conseguidos y consolidarlos. Debe garantizarse la coherencia con las políticas vigentes de la UE³.

¹ Declaración de los ministros europeos responsables de la política marítima integrada.

² «Intersectorial» remite a las acciones o a la cooperación entre distintas funciones marítimas o marinas (por ejemplo, la seguridad marítima, la protección del medio marino, el control de la pesca, las aduanas, el control de las fronteras, las actividades para el cumplimiento de la ley y la defensa).

³ Por ejemplo: el Reglamento (CE) n° 725/2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las

Debe intensificarse la cooperación con las iniciativas intergubernamentales e internacionales⁴. Por último, el desarrollo de un enfoque coordinado para la seguridad marítima también reforzará el potencial de crecimiento y empleo de nuestros mares, tal como se establece en la estrategia de crecimiento de la UE — Europa 2020⁵.

II Intereses en materia de seguridad marítima

Los principales intereses estratégicos de la UE al respecto son los siguientes:

- La prevención de conflictos, el mantenimiento de la paz y el refuerzo de la seguridad internacional mediante la asociación con los socios internacionales. Se trata de fomentar la cooperación marítima internacional y la primacía de la ley, de facilitar el comercio marítimo y de contribuir al desarrollo sostenible.
- La protección de la UE frente a las amenazas a la seguridad marítima, incluida la protección de las infraestructuras marítimas vitales como los puertos y las terminales, las plataformas marinas, las canalizaciones submarinas, los cables de telecomunicaciones, los proyectos de investigación científica e innovación y otras actividades económicas relacionadas con el mar.
- El control eficaz de las fronteras marítimas exteriores de la Unión para prevenir las actividades ilegales.
- La protección de la cadena de suministro global de la UE, la libertad de navegación y el derecho de paso inocente de los buques que enarboleden pabellón de los Estados miembros de la UE, así como la seguridad y la protección de sus tripulaciones y pasajeros.
- La prevención de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).

III Amenazas para la seguridad marítima

Estas amenazas presentan múltiples facetas, suponen un riesgo para los ciudadanos europeos y perjudican a los intereses estratégicos de la UE. Dichos riesgos para la seguridad marítima tienen toda una serie de impactos en varios ámbitos de intervención. Los fenómenos sociales, económicos y medioambientales (como el cambio climático, el deterioro de los ecosistemas marinos y el agotamiento de los recursos naturales), que afectan a zonas costeras, mares y océanos de los Estados miembros de la UE y de otros países, tienen consecuencias directas e indirectas para la seguridad marítima. Se han identificado las amenazas siguientes:

- Litigios de delimitación de fronteras marítimas, actos de agresión y conflictos armados entre Estados.
- Proliferación de armas de destrucción masiva, incluidas amenazas químicas, biológicas, radiológicas y nucleares.
- Piratería marítima y asaltos a mano armada en el mar.

instalaciones portuarias, la Directiva 2005/65/CE, sobre mejora de la protección portuaria y el Reglamento (CE) nº 324/2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.

⁴ Como, por ejemplo, el Foro de Funciones de los Guardacostas de la Unión Europea, la Organización Marítima Internacional o el Foro de los Jefes de las Fuerzas Navales Europeas (CHENS).

⁵ COM(2010) 2020 final.

- Terrorismo y otros actos ilícitos deliberados contra los buques, la carga y los pasajeros, los puertos, las instalaciones portuarias y las infraestructuras marítimas vitales, incluidos los ciberataques a los sistemas de información.
- Delincuencia organizada y transfronteriza, incluido el tráfico de armas, de droga y de seres humanos en el mar, así como la pesca INDNR.
- Posibles consecuencias para el medio ambiente de las descargas ilegales o de la contaminación marina accidental.
- Posibles impactos de las catástrofes naturales, de fenómenos extremos y del cambio climático en el sistema del transporte marítimo y, en particular, en la infraestructura marítima.
- Condiciones en el mar y en las zonas costeras que debilitan el potencial de crecimiento y el empleo en los sectores marino y marítimo.

IV Objetivo de esta estrategia

Habida cuenta de la complejidad de los instrumentos políticos actuales, de la multitud de actores y legislaciones a escala nacional y de la UE, esta estrategia debe ser integradora y exhaustiva, y basarse en los logros conseguidos.

Un buen ejemplo es el enfoque global de la UE para combatir la piratería en la costa de Somalia. Para ello es necesaria una actuación multilateral que integre la cooperación en materia civil y de defensa; el desarrollo de la capacidad y de asociaciones; la investigación financiera y judicial; los compromisos políticos y los esfuerzos diplomáticos locales, regionales e internacionales, así como la investigación, la innovación y la cooperación con el sector.

El objetivo de la estrategia es facilitar un enfoque intersectorial de la seguridad marítima. Este se logrará persiguiendo los cuatro objetivos estratégicos siguientes:

a. Utilizar mejor las capacidades existentes a escala nacional y europea

Cada Estado miembro ha desarrollado, con el tiempo, sus propios sistemas, estructuras y enfoques en materia de seguridad marítima, sin un método único que garantice el éxito. Estos esfuerzos reciben el apoyo de las agencias de la UE, como la Agencia Europea de Defensa (AED), el Centro de Satélites de la Unión Europea (CSUE), la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la Agencia Europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores (Frontex) y la Agencia Europea de Control de la pesca (EFCA), que han desarrollado sistemas y capacidades sectoriales destinados a la vigilancia marítima. Para garantizar una respuesta óptima a las amenazas, esta estrategia debería apoyar a las autoridades y agencias pertinentes, a todos los niveles, en sus esfuerzos por aumentar la eficacia de la seguridad marítima y facilitar la cooperación transfronteriza e intersectorial entre las partes interesadas en la seguridad marítima.

b. Fomentar unas asociaciones eficaces y creíbles en el ámbito marítimo mundial

Dada la naturaleza intrínsecamente internacional de los enlaces marítimos, las cadenas de suministro globales y el transporte marítimo, los intereses marítimos estratégicos de la UE estarán mejor protegidos mediante asociaciones con las demás partes interesadas o las organizaciones internacionales. La capacidad de cooperación de la Unión con los socios internacionales tiene una incidencia directa en su capacidad de salvaguardar sus intereses. La estrategia debería situar a la UE como un socio creíble, fiable y eficaz en el ámbito marítimo mundial, dispuesto y capaz de asumir sus responsabilidades internacionales.

c. Fomentar la rentabilidad

Dado que el gasto público está bajo presión y los recursos son limitados, esta estrategia debería dar lugar a un enfoque para la seguridad marítima rentable. La seguridad marítima de la UE está en gran medida organizada en torno a sistemas nacionales y enfoques sectoriales específicos, lo que puede llevar a que las operaciones sean más costosas y menos eficientes. Las operaciones marítimas deberían ser más eficaces si mejora la cooperación intersectorial, lo que permitirá una mayor comunicación entre los sistemas nacionales y de la UE, creando interfaces útiles entre los ámbitos civil y militar y plasmando en medidas políticas los resultados de la investigación y el desarrollo tecnológico.

d. Reforzar la solidaridad entre los Estados miembros

Un solo ataque terrorista en el mar o la perturbación de una o varias de las principales rutas de transporte marítimo pueden tener repercusiones catastróficas en varios Estados miembros, la UE en su conjunto o terceros países. La prevención, la detección y la respuesta a incidentes requieren la cooperación de todas las partes interesadas en la seguridad marítima.

La falta de acuerdo sobre las zonas marítimas, como la delimitación de las zonas económicas exclusivas, puede suponer una amenaza adicional en determinadas regiones, como el Mediterráneo.

Esta estrategia debe aspirar a impulsar el apoyo mutuo entre Estados miembros y a permitir, de forma conjunta, la planificación de emergencias, la gestión de riesgos y la prevención de conflictos, así como la respuesta y gestión de crisis.

V Organizar la respuesta de la UE: basarse en los logros conseguidos y mejorarlos

Una estrategia destinada a lograr una mejor gobernanza marítima debe presentar cuatro principios fundamentales:

- *Enfoque intersectorial*: deben cooperar mejor todos los socios, tanto las autoridades civiles y militares (aplicación de la ley, control de fronteras, aduanas e inspecciones pesqueras, autoridades medioambientales, supervisión naval, investigación e innovación, buques) como el propio sector (construcción naval, seguridad privada, tecnologías de la comunicación, apoyo a las capacidades, interlocutores sociales).
- *Integridad funcional*: no debe haber, para ninguna de las partes, cambio de mandato, responsabilidades o competencias. Se hará hincapié, por el contrario, en las funciones o tareas específicas que puedan desempeñarse mejor trabajando con otras partes interesadas.
- *Multilateralismo marítimo*: el multilateralismo es fundamental a la hora de abordar temas complejos que requieren una respuesta y una cooperación internacional en el ámbito marítimo. La UE es más fuerte, y sus intereses están mejor protegidos, si habla al unísono con sus socios internacionales.
- *Respeto de las normas y principios*: la UE fomenta el respeto del Derecho internacional, los derechos humanos y la democracia, así como el pleno cumplimiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) y de los objetivos que esta establece, como elementos clave para una buena gobernanza del mar basada en el respeto de normas.

Estos cuatro principios se aplican en los cinco ámbitos en los que puede mejorar la cooperación.

a. Acción exterior

La acción exterior de la UE en favor de la seguridad marítima y la gobernanza abarca desde los diálogos políticos con los socios internacionales hasta el apoyo al refuerzo de la capacidad marítima y a las operaciones militares para prevenir los actos de piratería y los asaltos a mano armada en el mar. La UE puede mejorar la forma y el grado en que aprovecha las mejores prácticas de las políticas internas relacionadas con los aspectos de seguridad marítima, a fin de lograr una gobernanza más adecuada de los océanos. Tal sería el caso, por ejemplo, cuando se trata de ayudar a los países socios a que refuercen las normas de sus puertos e instalaciones portuarias y mejoren la protección de los buques a fin de cumplir los requisitos que establece el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y los requisitos del Convenio sobre el trabajo marítimo y del Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la gente de mar de la Organización Internacional del Trabajo para garantizar la seguridad y la protección de la gente de mar.

El éxito de la UE-NavFor — Operación Atalanta para erradicar la piratería frente a la costa de Somalia, combinada con la sustancial ayuda a la cooperación proporcionada por la UE, tanto en tierra como en el mar, ha contribuido a reducir las causas profundas de la inseguridad marítima. Debería analizarse esa operación para extraer enseñanzas que puedan aplicarse en otros lugares. Otro modelo que ha dado resultados positivos en la lucha contra la piratería en Asia Sudoriental (con la participación de varios Estados miembros de la UE) es el Acuerdo de Cooperación Regional de Lucha contra la Piratería y los Asaltos Armados contra Buques en Asia (ReCAAP). Estos ejemplos demuestran el valor de las acciones en cooperación en el ámbito de la seguridad marítima.

Aspectos regionales

Algunas zonas marítimas o regiones en el ámbito marítimo mundial, por su valor estratégico o su potencial de inestabilidad o de crisis, revisten una importancia especial para la UE y sus Estados miembros.

El Mediterráneo, el Atlántico y la red mundial de rutas de transporte marítimo con origen o destino en Asia, África y América son sumamente importantes.

Las aguas alrededor del continente africano, incluido el Golfo de Guinea, deben recibir una atención cada vez mayor y estar sujetas a un planteamiento coordinado a escala internacional⁶. El aumento de los niveles de piratería y de los asaltos armados en el mar en el Golfo de Guinea subrayan la necesidad de una acción coordinada de la UE, que incluya la interrelación de las ayudas, actuales y futuras, a la creación de capacidades con las medidas adoptadas por los Estados de la región.

El Golfo de Adén se ha convertido en una zona importante para la cooperación, debido a la presencia de los socios internacionales a fin de proteger el transporte marítimo vulnerable y luchar contra la piratería. La presencia de la UE en el Golfo de Adén a través de la UE-NavFor — Operación Atalanta, junto con el amplio apoyo proporcionado por otros instrumentos de cooperación de la UE, tiene un efecto positivo en otros ámbitos políticos y fomenta la mejora de la cooperación civil-militar. El éxito de la Operación Atalanta, junto con

⁶ Véase el documento «Elementos para la respuesta estratégica de la UE a los retos planteados en el Golfo de Guinea», JOIN(2013) 31 final, de 18.12.2013.

las acciones de cooperación a largo plazo, debe preservarse para garantizar que no vuelvan a surgir actos de piratería.

La UE apoya el desarrollo de la Estrategia Marítima Integrada de 2050 en favor de África, y se muestra dispuesta a cooperar con la Unión Africana y sus Estados miembros en los asuntos marítimos.

Las zonas marítimas del este y el sudeste asiático presentan una multitud de retos. Un desarrollo económico fuerte, pero distribuido de forma desigual, una población creciente y litigios en materia territorial y de recursos marítimos crean una combinación potente de conflictos, inestabilidad y crisis.

La apertura de posibles rutas de transporte a través del Ártico y la valorización de sus recursos naturales y minerales planteará problemas ambientales específicos que deberán gestionarse con sumo cuidado; la cooperación con los socios será fundamental⁷.

Ámbitos en que puede mejorar la cooperación

La Unión:

- debe garantizar un enfoque coordinado en cuestiones de seguridad marítima en los foros internacionales como el G-8, las Naciones Unidas, la OMI, la OIT, la OTAN, la Unión Africana y sus organizaciones subregionales, la Unión por el Mediterráneo, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) e Interpol, así como con los terceros países;
- debe planificar, con carácter periódico, ejercicios marítimos «de pabellón UE» con terceros países, en el contexto de una operación o ejercicio de la UE que se inscriba en la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD), a fin de mejorar la visibilidad de la UE en el sector marítimo mundial;
- debe procurar consolidar y apoyar las respuestas regionales de la UE en otras zonas del mundo afectadas por la piratería marítima, en especial haciendo el mejor uso posible de las iniciativas adoptadas en el marco de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC), y reforzando la preparación ante futuros imprevistos marítimos mediante una acción exterior de mayor alcance;
- debe llevar a cabo, basándose en la cooperación actual de la UE, actividades de desarrollo de la capacidad en materia de seguridad marítima con los terceros países y las organizaciones regionales, para seguir mejorando: 1) la gobernanza marítima y la primacía de la ley, incluida la justicia penal y el control del cumplimiento de la normativa marítima; 2) la seguridad portuaria y del transporte marítimo a tenor de las normas internacionales acordadas; 3) las capacidades de gestión de sus propias fronteras; y 4) la lucha contra la pesca INDNR;
- debe apoyar a los terceros países en la elaboración y mejora de sus capacidades de búsqueda y rescate, de conformidad con las obligaciones internacionales;

⁷

Mantener una buena cooperación internacional en la región ártica y apoyar la estabilidad de la región constituyen intereses estratégicos de la Unión Europea. Véase la Comunicación conjunta «Desarrollo de una política de la Unión Europea para la región del Ártico», JOIN(2012) 19 final, de 26.6.2012.

- debe esforzarse por mejorar los acuerdos sobre el intercambio de información con los socios internacionales, incluidos los países vecinos, tal como promueve la UE en toda la región del Océano Índico.

b. Conocimiento de la situación marítima, vigilancia e intercambio de información

El acceso a información y datos precisos y en tiempo oportuno es fundamental para poder disponer de una vista panorámica común del ámbito marítimo que, a su vez, desemboque en operaciones de mayor calidad y en una utilización más eficaz de los recursos escasos. Ya se han registrado avances merced a una serie de sistemas de la UE dedicados a varios ámbitos de actuación y, en algunos casos, a más de un sector.

Estos sistemas incluyen SafeSeaNet, un sistema de la Unión para la información y el control del tráfico marítimo, gestionado por la AESM, a fin de garantizar el cumplimiento de la legislación de la UE; el Sistema Común de Comunicación e Información de Emergencia (SCCIE), que permite la comunicación durante incidentes y catástrofes en el mar, y es gestionado por la Dirección General de Ayuda Humanitaria de la Comisión (ECHO); el Sistema de Localización de Buques, gestionado por la Agencia Europea de Control de la Pesca y los Estados miembros, que apoya la Política Pesquera Común; la red de vigilancia marítima (MARSUR), gestionada por la Agencia Europea de Defensa, que apoya la Política Extranjera y de Seguridad Común; el Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (Eurosur)⁸, que mejora el conocimiento del medio y la capacidad de reacción de los Estados miembros y de la Agencia de Fronteras de la UE (Frontex) en las fronteras exteriores; además, el entorno común de intercambio de información (CISE) en el sector marítimo de la UE, que está siendo desarrollado conjuntamente por la UE y los Estados miembros de la UE/EEE, seguirá mejorando y creando un marco de interoperabilidad entre los sistemas nacionales y de la UE, utilizando, en particular, un modelo de datos común.

La vigilancia marítima sigue organizada, en gran medida, en torno a líneas sectoriales y nacionales. Esto puede dar lugar a un aprovechamiento insuficiente de las capacidades de vigilancia disponibles. Las autoridades de los Estados miembros de la UE se apoyan en sistemas y planteamientos tanto sectoriales como de la UE. En el marco de Eurosur se han elaborado soluciones ejemplares para mejorar la cooperación civil-militar a escala nacional y europea. Se exige de las autoridades civiles y militares que compartan información sobre incidentes y patrullas, a través de los centros nacionales de coordinación de la vigilancia de las fronteras, así como inteligencia a través de imágenes de la situación nacional, y coordinen sus actividades en respuesta a amenazas en las fronteras exteriores.

En consonancia con los objetivos de la estrategia de seguridad marítima de la UE, el Programa Europeo de Observación de la Tierra Copernicus ya está desarrollando un enfoque global para una utilización más coordinada de los sistemas espaciales y de las tecnologías de teledetección y sus aplicaciones derivadas para servicios intersectoriales de vigilancia marítima.

Las tecnologías de vigilancia de base aérea y espacial permiten observar zonas de difícil acceso, así como contribuir a mejorar la detección y el seguimiento de pequeñas embarcaciones utilizadas para el tráfico de droga, el contrabando, la piratería y la migración. Desde 2013, Frontex, la AESM y el Centro de Satélites de la UE (EUSC) están creando un

⁸ Reglamento (UE) n° 1052/2013 del Consejo, de 22 de octubre de 2013, por el que se crea un Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (Eurosur), DO L 295 de 6.11.2013, p. 11.

servicio para la aplicación combinada de los instrumentos de vigilancia, incluidos sistemas de notificación de buques, imágenes por satélite y aviones de vigilancia tripulados. Los componentes de este servicio relacionados con la observación de la Tierra contarán con el apoyo del programa Copernicus a partir de 2014.

El conocimiento de la situación marítima, la vigilancia y el intercambio de información deben contar con el apoyo de las actividades de investigación e innovación a fin de mejorar y reforzar su eficacia.

Ámbitos en que puede mejorar la cooperación

- Debe invitarse a los Estados miembros a garantizar que, para finales de 2014, todas las autoridades civiles y militares con responsabilidad en la vigilancia de las fronteras marítimas compartan información a través de las imágenes de situación nacionales de Eurosur y cooperen con regularidad a través de los centros nacionales de coordinación Eurosur.
- La Comisión y la Alta Representante, en coordinación con los Estados miembros, deben seguir mejorando la cooperación civil-militar y transfronteriza y la interoperabilidad de los sistemas de vigilancia y seguridad marítima para establecer un «conocimiento marítimo mundial» que mejore la detección precoz y facilite respuestas en tiempo oportuno.
- La Comisión y la Alta Representante deben garantizar un enfoque coherente en la labor en curso de la AED, la EFCA, la AESM, la ESA, la CSUE y Frontex, así como del Programa de Observación de la Tierra (Copernicus) y Galileo/EGNOS (Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario), con miras a apoyar la vigilancia marítima en la UE y en el ámbito marítimo mundial y el desempeño de las misiones de la PCSD.

c. Desarrollo y refuerzo de las capacidades

Es necesario un planteamiento coherente para desarrollar las capacidades necesarias de forma rentable. Para ello es preciso un mayor compromiso de los actores públicos y privados, incluidos los interlocutores sociales, y basarse en los logros conseguidos. La Agencia europea de gestión de fronteras (Frontex) coordina el uso de los recursos y del personal facilitado por las autoridades fronterizas de los distintos Estados miembros en operaciones conjuntas. La mejora de la capacidad para responder a los atentados terroristas contra los buques en aguas de la UE y el intercambio de mejores prácticas, tal y como se desarrolla en la red ATLAS de unidades especiales de intervención policial de los Estados miembros, constituyen otros ejemplos de desarrollo de las capacidades.

La iniciativa para un «aprovechamiento común y compartido» preconizada por la Agencia Europea de Defensa se propone reunir y compartir un mayor nivel de capacidad militar entre los Estados miembros de la UE y contribuye a un mejor uso de la escasa capacidad (militar). Así mejoran la eficacia, la sostenibilidad, la interoperabilidad y la rentabilidad de estas capacidades.

Ámbitos en que puede mejorar la cooperación

- La Comisión y la Alta Representante deben identificar ámbitos de capacidad y tecnologías cuya armonización redunde en la mejora de la interoperabilidad y el desarrollo de planes de trabajo técnicos, con una programación del proceso y de los hitos para conseguirlo.

- La Comisión, en coordinación con la Alta Representante, debe explorar el valor añadido de las capacidades de doble uso que sean propiedad de la UE o estén gestionadas o arrendadas por ella, en un ámbito de capacidad crítica como la vigilancia marítima en beneficio de los Estados miembros⁹.
- La Comisión debería explorar en qué medida una cooperación más estrecha entre las autoridades nacionales que lleven a cabo actividades de vigilancia marítima, y una cooperación con dichas autoridades, puede contribuir a reforzar el control de las fronteras, la aplicación de la normativa marítima y las actividades de búsqueda y rescate dentro del concepto actual de gestión integrada de las fronteras.
- La legislación vigente sobre seguridad de los puertos, de las instalaciones portuarias y de los buques en la UE/bajo pabellón de la UE debería aplicarse plenamente y, si procede, mejorarse o ampliarse. La Comisión y los Estados miembros fomentarán un mayor intercambio de mejores prácticas, análisis de riesgos e información sobre las amenazas, en cooperación con los interlocutores sociales activos en los sectores del transporte marítimo y en los puertos, según consideren necesario.
- La Comisión, en concertación con los Estados miembros, debe coordinar sus esfuerzos de investigación para desarrollar su base de conocimientos, tecnologías y otros medios a fin de aumentar su capacidad de predicción, vigilancia y reducción del riesgo.

d. Gestión del riesgo, protección de las infraestructuras marítimas críticas y respuesta a las crisis

Si bien es cierto que los objetivos principales son la reducción del riesgo y la prevención de incidentes, la protección del medio marino de la UE, de su infraestructura marítima crítica y su capacidad de respuesta ante las crisis dependen de un alto grado de preparación, anticipación y capacidad de respuesta. Ya está en marcha un conjunto de acciones interrelacionadas, pero la UE puede mejorar su capacidad de respuesta. Esto puede lograrse basándose en las capacidades y dispositivos existentes, como la legislación en materia de seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias, que establece los requisitos mínimos de seguridad de buques, puertos y organismos públicos. El compromiso del sector privado también es un factor clave del éxito a este respecto.

Las autoridades aduaneras de la UE realizan evaluaciones de los riesgos de seguridad de la mercancía entrante antes de que se cargue en un buque de un Estado extranjero. La Comunicación de la Comisión sobre la gestión de los riesgos y la seguridad de la cadena de suministro subraya la importancia de mantener la cooperación intersectorial¹⁰. En ella se pide un refuerzo de la capacidad de gestión del riesgo para controlar las contingencias asociadas a los movimientos de la carga, mediante el fortalecimiento del marco de gestión de riesgos de la UE, incluidos los sistemas de información anticipada completa sobre la carga y la confianza en los operadores económicos autorizados para garantizar la continuidad del comercio.

⁹ De conformidad con el enfoque expuesto en la Comunicación de la Comisión sobre Defensa, COM(2013) 542 final.

¹⁰ La Comisión ha solicitado del Consejo que, en 2014, plasme la Comunicación sobre la gestión del riesgo [COM(2012) 793 final] en una estrategia y un plan de acción.

Otro ejemplo es el modelo común integrado de análisis de riesgos desarrollado por FRONTEX, que permite identificar los retos en las fronteras marítimas exteriores y reaccionar con mayor rapidez.

En el contexto de la protección de los buques en el mar, ha aumentado el recurso a la contratación de guardias privados armados. Varios países han establecido normas nacionales que regulan el uso y la conducta de estos guardias privados armados. Convendría definir una norma común vinculante para este tipo de guardias a bordo de los buques que enarbolan pabellón de la UE.

Ámbitos en que puede mejorar la cooperación

- La Comisión y la Alta Representante, en un planteamiento coordinado con los Estados miembros, deben aplicar un enfoque compartido y global en materia de gestión de riesgos para la seguridad marítima, a fin de alcanzar un análisis de riesgos común. Esto ayudaría a identificar las áreas de interés para la seguridad marítima en el ámbito marítimo mundial y a facilitar el paso de un enfoque basado en las patrullas a un enfoque centrado en los servicios de inteligencia.
- La Comisión y la Alta Representante deben tomar iniciativas para una mayor cooperación civil-militar y transfronteriza en la respuesta a las crisis marítimas y en la planificación de emergencias relativas a amenazas de seguridad definidas.
- Los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes deben evaluar la resiliencia del transporte marítimo ante las catástrofes naturales y el cambio climático, adoptar las medidas apropiadas y compartir las mejores prácticas a fin de atenuar los riesgos correspondientes.
- La Comisión debe considerar la posibilidad de proponer requisitos de la UE que regulen el recurso a la contratación de guardias privados armados para garantizar normas comunes aplicables en las empresas de seguridad de los Estados miembros y a bordo de los buques que enarbolan pabellón de la UE. La UE debe tratar de imponer normas obligatorias a escala internacional, en lo que se refiere a estos guardias, a través de la OMI.
- La Comisión se compromete a garantizar la complementariedad y la coherencia de la legislación y de las medidas destinadas a mejorar la seguridad marítima y la seguridad de la cadena de suministro.

e. Investigación e innovación, educación y formación en materia de seguridad marítima

Las tecnologías y procesos innovadores contribuyen a mejorar la eficiencia, la sostenibilidad y la eficacia de las operaciones. La investigación socioeconómica y la innovación pueden ayudar a reducir las situaciones que conducen a conflictos sociales o a delincuencia marítima. La investigación en materia de seguridad marítima mejoraría con una visión clara de las necesidades intersectoriales y de las capacidades de doble uso.

La investigación y la innovación en el desarrollo de conocimientos, así como la educación y la formación, pueden contribuir a la consecución de los objetivos fijados en el «programa de crecimiento azul»¹¹. El séptimo programa marco de investigación y desarrollo de la UE

¹¹ COM(2012) 494 final.

(7º PM) y, en particular, el tema de la investigación sobre seguridad, ya han aportado amplios resultados. Estos deben utilizarse mejor en la elaboración de políticas y en su asimilación por el mercado, aprovechando asimismo las sinergias con los programas de los Estados miembros, los Fondos Estructurales y los fondos de inversión. La Comisión seguirá apoyando las actividades de investigación y desarrollo (I+D) relacionadas con la seguridad marítima.

Una estrategia de seguridad marítima necesita socios mundiales en materia de investigación y desarrollo. Horizonte 2020 está abierto a los socios internacionales. El Centro Común de Investigación (CCI) de la Comisión ha establecido relaciones de cooperación con socios internacionales de I+D para actividades específicas de investigación en materia de vigilancia marítima.

Ámbitos en que puede mejorar la cooperación

- La Comisión, la Alta Representante y los Estados miembros deben procurar reunir los cursos de formación en materia de seguridad marítima disponibles en un programa de formación marítima común y considerar la posibilidad de abrir estos cursos a terceros países a fin de acordar un mínimo de normas comunes en materia de formación.
- La Comisión y la Alta Representante deben establecer un programa civil-militar conjunto de investigación sobre seguridad marítima (que incluya las capacidades de doble uso) a fin de evitar la duplicación y mejorar la eficacia de los esfuerzos de investigación, en coordinación con los Estados miembros.
- La Comisión y la Alta Representante deben establecer, en estrecha colaboración con las partes interesadas del sector, incluidos los interlocutores sociales, una red de conocimientos y desarrollo de competencias en el ámbito de la seguridad marítima que incluya los institutos de investigación y centros de estudios de postgrado y preste apoyo a la Academia sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo.
- La Comisión, en estrecha colaboración con los Estados miembros y otros agentes pertinentes, debe mantener sus esfuerzos por aumentar la capacidad operativa y técnica de la Unión y de las autoridades nacionales a fin de mejorar la detección y el rastreo de buques pequeños.

VI Conclusiones y seguimiento

Mejorar la cooperación de la UE en materia de seguridad marítima representa una tarea ingente y sumamente importante. La UE necesita una cooperación intersectorial a fin de reforzar la respuesta a las amenazas para la seguridad marítima. Para ello es necesaria la participación de numerosos y diversos socios a escala nacional, comunitaria e internacional. Se trata de un proceso a largo plazo, basado en los métodos de trabajo actuales y en sus logros: ha de ser una evolución, más que una revolución.

La seguridad marítima de la UE se verá radicalmente reforzada si se adopta como un principio rector el deber de cooperación leal. Se reforzará aún más mediante la colaboración entre todas las partes interesadas en la seguridad marítima, a escala de la UE, entre los Estados miembros y dentro de estos. También han de quedar integrados el sector, los interlocutores sociales y la sociedad civil.

El protagonismo creciente de la UE en materia de seguridad debe estar en consonancia con la evolución mundial. También se necesita un apoyo y un compromiso firmes del sector privado y de los centros de investigación, agentes clave en la mejora de la seguridad marítima y de la

protección de los intereses marítimos estratégicos de la UE. Deben elaborarse planes de acción específicos para que mejore la cooperación en cada uno de los ámbitos indicados.

La Comisión y la Alta Representante colaborarán con el Consejo en los ámbitos determinados a fin de elaborar un plan de trabajo más detallado. Integrar la seguridad marítima en las políticas de la UE resulta fundamental a este respecto para convertir en logros los objetivos políticos.

* * *