



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de marzo de 2023
(OR. en)

7311/23

POLMAR 17
POLGEN 28
POLMIL 51
CYBER 55
HYBRID 9
RELEX 329
MARE 8
MAR 38
COMAR 14
JAI 292
CSDP/PSDC 203
CFSP/PESC 418
ENV 227
PECHE 80
TRANS 90

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	JOIN(2023) 8 final
Asunto:	COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO relativa a la actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su Plan de Acción «Una Estrategia de Seguridad Marítima de la UE reforzada para hacer frente a unas amenazas marítimas cambiantes»

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – JOIN(2023) 8 final.

Adj.: JOIN(2023) 8 final



ALTO REPRESENTANTE
DE LA UNIÓN PARA
ASUNTOS EXTERIORES Y
POLÍTICA DE SEGURIDAD

Bruselas, 10.3.2023
JOIN(2023) 8 final

COMUNICACIÓN CONJUNTA AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
relativa a la actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su Plan de
Acción
«Una Estrategia de Seguridad Marítima de la UE reforzada para hacer frente a unas
amenazas marítimas cambiantes»

I. INTRODUCCIÓN

La seguridad marítima es vital para la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros. Juntos, los Estados miembros de la UE constituyen la mayor zona económica exclusiva combinada del mundo. La economía de la UE depende en gran medida de la seguridad y protección de los océanos: más del 80 % del comercio mundial se realiza por mar, alrededor de dos tercios del suministro mundial de petróleo y gas proviene del mar o se transporta por mar¹, y hasta el 99 % de los flujos de datos mundiales se transmiten por medio de cables submarinos². Para garantizar una gobernanza eficaz de los océanos, proteger nuestros océanos y el fondo marino y aprovechar al máximo el potencial de la economía azul sostenible³, el ámbito marítimo mundial debe ser seguro.

Desde 2014, la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea (ESMUE) y su Plan de Acción⁴ han establecido el marco para abordar los retos en materia de seguridad en el mar. La estrategia ha estimulado una cooperación más estrecha entre las autoridades civiles y militares, en particular mediante el intercambio de información. Ha contribuido a promover una gobernanza marítima basada en normas y ha impulsado la cooperación internacional. Ha reforzado la autonomía y la capacidad de la UE para responder a las amenazas a la seguridad marítima⁵.

La UE desempeña un papel cada vez más importante como proveedor de seguridad marítima mundial, llevando a cabo sus propias operaciones navales, por ejemplo Atalanta⁶ e Irini⁷, aplicando el concepto de presencias marítimas coordinadas (PMC)⁸, promoviendo la conciencia situacional marítima y cooperando con una amplia gama de socios externos. Además, los sistemas operativos de vigilancia marítima y de fronteras Copernicus, implantados por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex), permiten observar superficies desde el espacio, de forma complementaria a los servicios de navegación de los satélites Galileo.

El entorno estratégico general está experimentando cambios de gran calado. Se ha reconfigurado a raíz la crisis climática y la degradación medioambiental, y ha empeorado debido a la agresión militar ilegal e injustificada de Rusia contra Ucrania, por lo que requiere más medidas de la UE como proveedora de seguridad internacional.

De acuerdo con la Brújula Estratégica de la UE para la Seguridad y la Defensa⁹, esta actualización de la ESMUE y su Plan de Acción tiene por objetivo hacer frente a los nuevos desafíos. Constituye una oportunidad de impulsar soluciones sostenibles para problemas relativos a la seguridad marítima, de reforzar aún más el papel internacional de la UE y de asegurar el acceso de la Unión a un ámbito marítimo cada vez más disputado.

¹ JOIN(2022) 28 final.

² [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/739218/EPRS_BRI\(2022\)702557_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/739218/EPRS_BRI(2022)702557_EN.pdf).

³ COM(2021) 240 final.

⁴ Documento del Consejo 11205/14 y Conclusiones del Consejo 10494/18.

⁵ Conclusiones del Consejo 9946/21.

⁶ <https://eunavfor.eu/>.

⁷ <https://www.operationirini.eu/>.

⁸ Conclusiones del Consejo 06256/22 y 06255/22.

⁹ Documento del Consejo 7371/22.

La ESMUE actualizada es un marco para que la UE adopte nuevas medidas con las que defender sus intereses en el mar y proteger a sus ciudadanos, sus valores y su economía. El objetivo es promover la paz y la seguridad internacionales, respetando al mismo tiempo el principio de sostenibilidad y protegiendo la biodiversidad. La UE y sus Estados miembros implementarán la estrategia actualizada en consonancia con sus respectivas competencias.

II. AMENAZAS CAMBIANTES Y CRECIENTES PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Desde la adopción de la Estrategia Europea de Seguridad Marítima en 2014, ha cambiado mucho el contexto geopolítico mundial, lo que exige medidas nuevas y reforzadas. El análisis de amenazas de la UE demuestra que esta se enfrenta a un aumento de las amenazas y los retos, también en el ámbito marítimo¹⁰. La competencia estratégica por el poder y los recursos es cada vez mayor. Las amenazas son cada vez más complejas y presentan varios niveles. Algunos países intentan redefinir los principios fundamentales del orden multilateral, en particular a través de violaciones de la soberanía y las fronteras nacionales. La agresión militar de Rusia contra Ucrania ha vuelto a llevar la guerra a Europa y ha dado lugar a nuevos peligros, así como a efectos indirectos negativos para la seguridad marítima y la economía europea, con repercusiones que sienten los ciudadanos y las empresas.

La seguridad marítima se está viendo amenazada en muchas regiones, con conflictos territoriales y marítimos, competencia por los recursos naturales y amenazas a la libertad de navegación y a los derechos de paso inocente y de paso en tránsito. Todo ello genera tensiones en las cuencas marítimas en torno a la UE, como el Mediterráneo, el mar Negro y el mar Báltico, lo cual se agrava con la agresión militar de Rusia a Ucrania. También han aumentado los retos que afectan a la seguridad marítima más allá de Europa, a saber, en el golfo de Guinea, el golfo de Adén, el estrecho de Ormuz, el estrecho de Malaca y el mar de la China Meridional. Algunos países no pertenecientes a la UE están reforzando sus capacidades y su firmeza en el mar y están tomando medidas unilaterales, como el uso de la fuerza y la vulneración de la soberanía nacional de otros países. Estas medidas representan un reto para el Estado de Derecho y el orden internacional basado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

La región indopacífica, donde la UE posee regiones ultraperiféricas (océano Índico) y países y territorios de ultramar (Pacífico), se ha convertido en un ámbito de **intensa competencia geopolítica**. La exhibición de fuerza y el aumento de las tensiones en regiones como el mar de China Meridional y Oriental y el estrecho de Taiwán afectan a la seguridad mundial y repercuten directamente en la seguridad y la prosperidad europeas. Mantener la estabilidad y la seguridad en rutas marítimas de gran importancia (como los estrechos de Malaca y de Singapur, el Cuerno de África y el océano Índico) significa que la UE y sus Estados miembros deben ampliar su presencia y acción en estas regiones, en consonancia con la estrategia de la UE para la cooperación en la región indopacífica.

¹⁰ El análisis de amenazas de la UE es un análisis exhaustivo y basado en inteligencia sobre las diversas amenazas y retos a los que se enfrenta o podría enfrentarse la Unión en el futuro. Se actualiza periódicamente y sirve como referencia para desarrollar y aplicar la Brújula Estratégica para la Seguridad y la Defensa de la UE.

Se prevé que **el cambio climático y la contaminación marina** tengan consecuencias negativas importantes y duraderas en la seguridad marítima, como inundaciones en zonas costeras e islas, la pérdida de arrecifes de coral, manglares y otros humedales, y el agotamiento de las poblaciones de peces¹¹. El cambio climático y la degradación medioambiental actúan como multiplicadores de riesgo al aumentar la inestabilidad y la desigualdad y agravar la delincuencia transnacional, la piratería y las tensiones con respecto a los recursos marinos. Esta situación exige una nueva perspectiva que permita a la UE reforzar la resiliencia climática de la sociedad, proteger la naturaleza e invertir la degradación de los ecosistemas¹². Por otra parte, las lagunas en la seguridad marítima pueden dar lugar a daños medioambientales, como la obstaculización del acceso a terrenos contaminados, el desvío de fondos de la protección del medio ambiente o los actos de sabotaje contra las infraestructuras marítimas. Además, la agresión militar de Rusia contra Ucrania no solo ha traído consecuencias humanas y económicas catastróficas, sino también una considerable pérdida de biodiversidad¹³. Por consiguiente, es crucial abordar las interacciones entre el cambio climático, la degradación medioambiental de las zonas costeras y marítimas, y la seguridad marítima, también por medio de estudios específicos.

A raíz de los ataques de 2022 a los gasoductos Nord Stream en el mar Báltico, la presencia de vehículos no tripulados no autorizados en torno a instalaciones en alta mar el mar del Norte, y **los ataques híbridos y cibernéticos recurrentes contra las infraestructuras marítimas**, la UE debe reforzar sus acciones y proteger sus infraestructuras críticas de manera más eficaz, sobre todo mediante el desarrollo de tecnologías innovadoras. A medida que la industria marítima experimenta una transformación digital, aumentan su complejidad y sus posibles vulnerabilidades. Cada vez es más probable que agentes malintencionados utilicen medios híbridos y cibernéticos para atacar las infraestructuras marítimas, incluidos los cables y las tuberías submarinos, así como los puertos y buques. La Recomendación del Consejo sobre un enfoque coordinado en toda la Unión para reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas¹⁴ reconoce esta necesidad de tomar medidas. Además, la Recomendación de la Comisión sobre los objetivos de resiliencia de la Unión ante catástrofes establece medidas que pueden contribuir a mejorar la preparación de la UE y los Estados miembros y su capacidad para responder a las catástrofes naturales y de origen humano, también en el mar¹⁵.

Las amenazas y las actividades ilícitas —como **la piratería y el robo con uso de armas en el mar, la delincuencia organizada, incluido el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, el tráfico de armas y estupefacientes, el terrorismo, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y otras actividades ilegales, entre ellas la exploración no autorizada de zonas económicas exclusivas de los Estados miembros de la UE y los artefactos no explosionados en el mar**¹⁶— siguen siendo obstáculos igualmente importantes en varias regiones, y algunas zonas costeras y territorios remotos de la UE

¹¹ Informe Especial sobre el Océano y la Criosfera en un Clima Cambiante (SROCC) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC) (2019) e Informe AR6, de 2022, del Grupo de trabajo II del GIECC.

¹² COM(2020) 380 final.

¹³ En particular, un alarmante aumento de la mortalidad de cetáceos en el mar Negro.

¹⁴ 2023/C 20/01.

¹⁵ COM(2023) 61 final y 2023/C 56/01.

¹⁶ Por «artefactos no explosionados», se entienden las armas explosivas (bombas, proyectiles, granadas, minas terrestres, minas marinas, municiones de racimo y otras municiones) que no han explotado y siguen planteando un riesgo de detonación, a veces muchas décadas después de haber sido utilizadas o desechadas.

muestran una vulnerabilidad particular. Algunas de estas actividades ilícitas pueden verse facilitadas por una seguridad portuaria deficiente. Los agentes malintencionados también pueden combinar estas amenazas y actividades para cometer ataques híbridos contra la UE y sus Estados miembros.

III. INTERESES DE LA UE EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Ante la evolución de las amenazas a la seguridad marítima, los intereses fundamentales de la UE son:

- la seguridad de la Unión Europea, sus Estados miembros, ciudadanos y socios;
- preservar la paz y la estabilidad mundiales y mantener libres y abiertas las rutas de transporte;
- defender el Derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) como marco jurídico general que rige todas las actividades en los océanos, y promover una buena gobernanza internacional de los océanos, también a través de convenios marinos regionales, así como la aplicación del Acuerdo de la OMC sobre Subvenciones a la Pesca¹⁷;
- proteger los recursos naturales y el medio marino, y gestionar el impacto del cambio climático y la degradación del medioambiente sobre la seguridad marítima;
- garantizar la resiliencia y la protección de las infraestructuras marítimas críticas¹⁸ (en tierra y en alta mar), en particular al abordar los riesgos y amenazas relacionados con el cambio climático y los derivados de las inversiones extranjeras directas;
- reforzar la resiliencia y la protección de los centros logísticos, es decir, los puertos, incluida la lucha contra los riesgos asociados a la corrupción y las actividades ilícitas;
- proteger las actividades económicas en el mar, contribuyendo así a una economía azul sostenible (tanto en tierra como en alta mar);
- proteger las fronteras exteriores de la UE y su seguridad interior para hacer frente al tráfico de inmigrantes, la trata de seres humanos y otras actividades ilegales, incluidas las actividades no autorizadas de exploración y perforación en relación con los hidrocarburos;
- garantizar la capacidad de actuar con rapidez y eficacia en el ámbito marítimo y en otros ámbitos operativos (por ejemplo el ámbito terrestre, el ámbito aéreo, el ciberespacio y el espacio ultraterrestre);
- garantizar la protección y la seguridad de los marineros en consonancia con los requisitos del Convenio sobre el trabajo marítimo y otros convenios pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo.

¹⁷ https://www.wto.org/spanish/tratop_s/rulesneg_s/fish_s/fish_s.htm.

¹⁸ Por ejemplo, cables y oleoductos submarinos, centros logísticos (es decir, puertos), instalaciones de energía azul, plataformas de petróleo y gasóleo en alta mar, etc.

IV. REFORZAR LA RESPUESTA DE LA UE

La estrategia de seguridad marítima actualizada ayudará a proteger los intereses de la UE enumerados más arriba frente a la evolución y el aumento de las amenazas a la seguridad marítima. Para ello, la UE intensificará las medidas aplicadas con seis objetivos estratégicos:

- 1. potenciar las actividades en el mar;**
- 2. cooperar con los socios;**
- 3. liderar en materia de conciencia situacional marítima¹⁹;**
- 4. gestionar los riesgos y amenazas;**
- 5. mejorar las capacidades;**
- 6. educar y formar.**

Las acciones de la UE basadas en estos objetivos estratégicos seguirán guiándose por los principios de la ESMUE de 2014: el enfoque intersectorial, la integridad funcional, el respeto de las normas internacionales (el Derecho internacional, los derechos humanos, la democracia y el pleno cumplimiento de la CNUDM) y la multilateralidad marítima. La ESMUE actualizada se implementará por medio de un Plan de Acción (**véase el anexo**), en el marco del enfoque integrado²⁰. Para implementar la estrategia, la UE, junto con sus Estados miembros, utilizará todas las políticas, herramientas e instrumentos civiles y militares pertinentes y coordinará las políticas y actividades de todos los agentes pertinentes a escala europea, regional y nacional, reforzando sus sinergias y complementariedad. La estrategia también promoverá un compromiso más coherente de la UE en los conflictos y crisis exteriores a fin de mejorar la seguridad de la Unión y de sus ciudadanos.

La estrategia actualizada incluirá acciones específicas para cada cuenca marítima de la UE. Las acciones deben tener en cuenta las estrategias regionales de la UE²¹ y los programas de desarrollo de capacidades, así como la cooperación con los países socios.

¹⁹ La conciencia situacional marítima es la comprensión efectiva de la actividad asociada al ámbito marítimo que podría afectar a la protección, la seguridad, la economía o el medio ambiente de la Unión Europea y sus Estados miembros. Sobre la base de exigencias y derechos de los usuarios claramente definidos, dicha comprensión ayuda a las autoridades responsables de las actividades de control y vigilancia a prevenir y gestionar de manera exhaustiva todas las situaciones, acontecimientos y medidas relacionadas con el sector marítimo de la UE. El sector marítimo de la UE comprende las aguas territoriales de los Estados miembros de la Unión, las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales, definidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, así como todas las actividades marítimas desarrolladas en esas zonas, ya sea en el fondo del mar, debajo de la superficie, en la superficie o sobre el mar, como las realizadas por instalaciones, cargueros, pequeñas embarcaciones y buques que enarbolan pabellón de la UE o relacionados de algún modo con la UE mediante vínculos de propiedad o de gestión.

²⁰ El «enfoque integrado de los conflictos y crisis exteriores» se basa en la Estrategia Global de la UE de 2016 (Conclusiones del Consejo: EUCO 26/16 y 13202/16) y fue refrendado por las Conclusiones del Consejo de 2018 (5413/18). Define un marco para lograr un compromiso más coherente y holístico de la UE a la hora de abordar los conflictos y crisis exteriores, promueve la seguridad humana y, por tanto, también potencia la seguridad de la UE y de sus ciudadanos.

²¹ Por ejemplo, la Estrategia Global con África [JOIN(2020) 4 final], la Estrategia de la UE sobre el golfo de Guinea (7671/14), la Estrategia de la UE para la Cooperación en la Región Indopacífica [JOIN(2021) 24 final], la política de la UE para el Ártico [JOIN(2021) 27 final] y la Estrategia para las Regiones Ultraperiféricas [COM (2022)].

1. Intensificar las actividades en el mar

La Brújula Estratégica de la UE exige un refuerzo del compromiso de la Unión con la seguridad marítima. En el **marco de la política común de seguridad y defensa (PCSD)**, la operación Atalanta lleva en funcionamiento en el océano Índico occidental desde 2008. Dado su buen historial, el mandato de la operación se ha ampliado y va más allá de la lucha contra la piratería para convertirla en una operación de seguridad marítima más amplia, y está reforzando los vínculos y sinergias con la Misión Europea de Vigilancia Marítima en el Estrecho de Ormuz (EMASOH)²². En el mar Mediterráneo, la operación Irini tiene como objetivo principal aplicar el embargo de armas impuesto por las Naciones Unidas a Libia. Se trata de una contribución directa de la UE a la paz y estabilidad en el Mediterráneo, potenciando la seguridad marítima. De acuerdo con el enfoque integrado, la UE también ayuda a mejorar la protección marítima, al ofrecer formación y desarrollo de capacidades a sus socios por medio de misiones civiles de la PCSD, como la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades (EUCAP) en Somalia.

En 2021, la UE introdujo el nuevo concepto de **presencias marítimas coordinadas (PMC)**. Esta herramienta nueva y flexible busca impulsar el compromiso colectivo de la UE con la seguridad marítima utilizando mejor los activos navales de los Estados miembros en zonas de interés estratégico para la UE. En el contexto de las PMC, la UE debe intensificar la lucha contra las actividades ilegales e ilícitas en el mar, en particular contra el tráfico de drogas. Basándose en la experiencia adquirida al aplicar las PMC en el golfo de Guinea y el océano Índico noroccidental (incluido el mar Rojo), la UE considerará nuevas zonas marítimas de interés donde poner en práctica el concepto. El establecimiento de nuevas zonas marítimas de interés incrementaría la conciencia situacional, las asociaciones y la cultura estratégica de la UE como agente de la seguridad marítima.

La **Brújula Estratégica de la UE** también destaca la importancia de asegurar la preparación e interoperabilidad entre las fuerzas navales de los Estados miembros de la Unión y exige a la UE practicar ejercicios en directo en todos los ámbitos. Por lo tanto, la UE pondrá en marcha un ejercicio naval anual para impulsar la preparación, fomentar la interoperabilidad y hacer frente a la evolución de las amenazas a la seguridad marítima.

La Comisión, con ayuda de la AESM, lleva a cabo inspecciones de seguridad marítima en puertos, instalaciones portuarias y buques de la UE, y está estudiando formas de mejorar la seguridad marítima en ámbitos como los buques de pasajeros o la ciberseguridad. Con arreglo a las directrices estratégicas sobre la **gestión europea integrada de las fronteras**²³, el sistema de vigilancia de las fronteras marítimas debe ser capaz de detectar, identificar y, en caso necesario, localizar e interceptar todos los buques que entren en aguas territoriales y contribuir a garantizar la protección y el salvamento de vidas en el mar en todas las condiciones meteorológicas. Los Estados miembros deben hacer el mejor uso posible de las capacidades de vigilancia que ofrece Frontex para actualizar las capacidades nacionales y la conciencia situacional general.

²² <https://www.diplomatie.gouv.fr/es/politica-externor/europa/noticias/article/mision-europea-de-vigilancia-maritima-en-el-estrecho-de-ormuz-emasoh>.

²³ COM(2022) 303.

Frontex lleva a cabo operaciones como Indalo, Themis y Poseidón para controlar las fronteras de la UE y luchar contra la delincuencia en el mar Mediterráneo, en particular el tráfico de inmigrantes. Frontex, la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECP) y la AESM organizan operaciones marítimas polivalentes para luchar contra la delincuencia transfronteriza, en particular contra el tráfico de inmigrantes y la trata de seres humanos, detectar la contaminación marina y la pesca ilegal, y realizar otras tareas de vigilancia en múltiples cuencas marítimas en toda la UE, también en el mar Negro. Asimismo, la UE debe continuar desarrollando estas importantes operaciones polivalentes.

Las principales acciones de la UE²⁴ para mejorar la seguridad marítima serán las siguientes:

- organizar un ejercicio naval anual de la UE;
- reforzar las operaciones navales de la UE existentes (Atalanta e Irini) con activos navales y aéreos;
- estudiar nuevas zonas marítimas de interés en las que aplicar el concepto de PMC, sobre la base de las conclusiones extraídas y las propuestas del Servicio Europeo de Acción Exterior;
- intensificar la lucha contra las actividades ilegales e ilícitas en el mar, en particular contra el tráfico de drogas, en el contexto de las PMC;
- mantener y reforzar las inspecciones de seguridad marítima en la UE y abordar la ciberseguridad y la seguridad de los buques de pasaje;
- incrementar la cooperación en toda la UE en materia de funciones de guardacostas, promoviendo el desarrollo de operaciones marítimas polivalentes en múltiples cuencas marítimas en torno a la UE.

2. Cooperar con los socios

La UE ya ha forjado relaciones y sinergias en materia de seguridad marítima con organizaciones multilaterales y regionales, tanto a escala mundial como regional (por ejemplo con las Naciones Unidas, la OMI²⁵, la OTAN, la AU²⁶ y la ASEAN²⁷), así como con varios países no pertenecientes a la UE, en concreto, en el golfo de Guinea y la región indopacífica.

La UE y sus Estados miembros también han desarrollado la cooperación internacional a través de diálogos bilaterales, escalas portuarias y ejercicios en directo, especialmente en la **región indopacífica**, por ejemplo, con Australia, Japón, la India, Indonesia, la República de Corea,

²⁴ Las principales acciones de la UE enumeradas en cada uno de los seis objetivos específicos resumen los elementos destacados que se presentan detalladamente en el Plan de Acción.

²⁵ Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas.

²⁶ Unión Africana.

²⁷ La seguridad marítima ha sido desde hace tiempo una prioridad común para la UE y la ASEAN. La cooperación entre ambas regiones se ha centrado en responder a las amenazas marítimas transnacionales, como la piratería, el contrabando, la inmigración ilegal, los riesgos de desastres y los efectos de la contaminación y el cambio climático. La Unión Europea apoya el proceso dirigido por la ASEAN para formular un código de conducta en el mar de la China Meridional: <https://euinasean.eu/maritime-cooperation/>.

Omán y Singapur. Las operaciones Atalanta e Irini participan en mecanismos para compartir experiencias y de compromiso multilateral, incluidas las Conferencias sobre Experiencia Compartida y Evitación de Conflictos. La Unión Europea también presta un apoyo significativo a la seguridad marítima en el marco de sus medidas de cooperación al desarrollo, ayuda humanitaria y política exterior.

En el **océano Índico occidental**, la UE apoya una arquitectura marítima regional basada en la fusión de la información y en los centros de operaciones de Madagascar y Seychelles, así como en el Código de conducta de Yibuti relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén²⁸.

De manera similar, en el **golfo de Guinea**, la UE ayuda a las organizaciones regionales y los Estados costeros a aplicar sus propias estrategias sobre seguridad marítima, fortalecer la aplicación del Derecho marítimo y la justicia, mejorar la seguridad y protección de los puertos, y aumentar la conciencia y la información compartida sobre el ámbito marítimo de acuerdo con la Arquitectura de Yaundé²⁹. En el **océano Atlántico** en su conjunto, la UE apoya la lucha contra las actividades ilícitas en cooperación con sus socios, en particular la lucha contra el tráfico de drogas.

En un contexto geopolítico difícil, la UE debe intensificar la cooperación con sus socios vecinos y en **otras zonas marítimas de importancia estratégica**, algo que resulta particularmente significativo habida cuenta de la agresión militar de Rusia contra Ucrania. La UE intensificará su cooperación con la OTAN en materia de seguridad marítima sobre la base de los resultados obtenidos y de acuerdo con la tercera Declaración conjunta sobre la cooperación UE-OTAN, de enero de 2023. En la región indopacífica, la UE debe incrementar el intercambio de experiencias con socios en materia de seguridad marítima, por medio del proyecto «Mejora de la cooperación en materia de seguridad en Asia y con Asia» (ESIWA) y los diálogos bilaterales, así como intentando obtener la condición de observador («socio de diálogo») en la Asociación de los Países del Océano Índico (IORA). La UE también debe intensificar su cooperación con países y organizaciones afines, como los foros internacionales y regionales sobre asuntos marítimos.

Las acciones clave de la UE en materia de cooperación internacional serán las siguientes:

- fomentar la firma y ratificación de los instrumentos internacionales relacionados con la seguridad marítima, en particular la CNUDM, y promover el cumplimiento e intercambio de mejores prácticas con los socios en la aplicación del Derecho internacional pertinente para la seguridad marítima en los foros correspondientes;
- intensificar la cooperación UE-OTAN entre el personal en materia de seguridad marítima para abarcar todos los asuntos de interés mutuo en este ámbito, incluyendo los artefactos no explosionados en el mar, sobre la base de las tres Declaraciones conjuntas de 2016, 2018 y 2023;
- realizar ejercicios navales conjuntos con socios para impulsar la interoperabilidad, además de organizar escalas y patrullas más frecuentes en puertos de la Unión, sobre

²⁸ Seguridad Marítima en el África Oriental y Austral y el Océano Índico (MASE), Programa de Protección y Seguridad Portuarias de la Navegación, Programa Regional de Seguridad Marítima en la Zona del Mar Rojo y proyecto de rutas marítimas vitales en el océano Índico (CRIMARIO).

²⁹ Acciones SWAIMS, PASSMAR y GOGIN.

todo en la región indopacífica, en consonancia con la Brújula Estratégica;

- desplegar funcionarios de enlace de la UE en centros de fusión de información marítima³⁰ en zonas marítimas de interés para promover el intercambio de información y la cooperación, también en materia de aplicación de la ley, justicia y asuntos de interior, entre la UE y sus socios; y, cuando proceda, evaluar la viabilidad de conectar de forma directa esos centros de fusión con los sistemas pertinentes de vigilancia marítima de la UE;
- obtener la condición de socio de diálogo para la UE en la Asociación de los Países del Océano Índico para reforzar el papel de la UE como socio en materia de seguridad marítima en la región;
- promover la cooperación internacional para el intercambio de información y la vigilancia de infraestructuras marítimas críticas, en particular los cables submarinos³¹, así como la seguridad de buques y puertos³².

3. Asumir el liderazgo en materia de conciencia situacional marítima

Unos conocimientos sólidos sobre el ámbito marítimo son fundamentales para garantizar que las autoridades competentes puedan detectar con prontitud las amenazas crecientes y cambiantes que afectan a la UE y responder de forma eficaz. La UE asumirá el liderazgo en materia de conocimientos sobre el ámbito marítimo mejorando la recogida e intercambio de información entre los distintos sectores marítimos³³ y facilitando el intercambio de información entre los Estados miembros. A nivel internacional, la UE continuará con su labor de refuerzo de la conciencia situacional marítima de los países socios por medio del intercambio de información y el desarrollo de capacidades, sobre todo en el golfo de Guinea y en la región indopacífica.

Desde 2014, la UE y sus Estados miembros han realizado progresos significativos en la adquisición e intercambio de información en el ámbito marítimo, al desarrollar y conectar los sistemas sectoriales empleados por las distintas autoridades que participan en la vigilancia marítima³⁴. En particular, la UE ha desarrollado el Entorno Común de Intercambio de Información (ECII)³⁵. Gracias a participaciones voluntarias, el ECII facilitará el intercambio de información en tiempo real entre las distintas autoridades responsables de las funciones de guardia costera, especialmente las militares, conectando a las autoridades interesadas dentro de los Estados miembros y entre ellos. Sobre la base del proyecto de investigación de la UE

³⁰ Los centros de fusión de información marítima son entidades nacionales o regionales que recopilan información para mejorar la conciencia situacional marítima en una zona geográfica determinada. En 2022, la UE desplegó a su primer funcionario de enlace en el Centro de Fusión de la Información de Singapur, que comprende la mayor parte de la región indopacífica.

³¹ De acuerdo con la Recomendación del Consejo 2023/C 20/01 sobre un enfoque coordinado en toda la Unión para reforzar la resiliencia de las infraestructuras críticas.

³² De acuerdo con el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias: <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>.

³³ Entre los sectores marítimos se incluyen la seguridad y protección del transporte marítimo, el control de la pesca, la preparación y respuesta ante la contaminación marina, la protección del medio marino, las aduanas, el control de fronteras, la garantía de cumplimiento de la ley y la defensa.

³⁴ Por ejemplo, Eurosur y SafeSeaNet (sistemas operativos a escala de la UE).

³⁵ Documento del Consejo 9946/2021.

CISE2020, en abril de 2019 la Comisión puso en marcha la fase transitoria del ECII, confiándole su coordinación a la AESM, en estrecha cooperación con los Estados miembros³⁶. Apoyándose en la fase transitoria, la Comisión tiene la intención de iniciar la fase operativa en 2024 con ayuda de la AESM, previo acuerdo de su consejo de administración.

En materia de defensa, el proyecto de vigilancia marítima (MARSUR), respaldado por la Agencia Europea de Defensa (AED), se diseñó para que las fuerzas navales de los Estados miembros participantes pudieran intercambiar información y servicios marítimos operativos. MARSUR aporta un valor añadido operativo, tal y como lo demuestra el hecho de que los Estados miembros de la Unión decidieran usarlo para aplicar el concepto de PMC en el golfo de Guinea y el océano Índico noroccidental. La AED y los Estados miembros participantes están trabajando actualmente en el refuerzo de MARSUR a través de un programa específico. En consonancia con la Brújula Estratégica, que exige a la UE reforzar su conciencia situacional y capacidades basadas en inteligencia, la UE debe hacer pleno uso de todas las capacidades de vigilancia marítima (por ejemplo, drones, aeronaves de patrulla y tecnología espacial). El Programa Espacial de la UE, por medio de sus componentes, como Copernicus, Galileo e IRIS³⁷, pueden contribuir directamente a aumentar la conciencia situacional marítima. El Centro de Satélites de la UE (Satcen) también aporta a la conciencia situacional marítima a través de su trabajo con la Capacidad Única de Análisis de Inteligencia de la UE y con la Comisión en relación con Galileo/Copernicus. A este respecto, la resiliencia y la seguridad de los activos espaciales pertinentes son fundamentales para garantizar la continuidad de los servicios.

La UE ha establecido una cooperación entre agencias entre la AECP, la AESM y Frontex para apoyar a las autoridades nacionales de guardacostas, también en el ámbito de la conciencia situacional marítima. El Foro Europeo de Funciones de Vigilancia Costera y el Foro Mediterráneo de Funciones de Vigilancia Costera pueden ayudar a intensificar la conciencia situacional marítima y la cooperación operativa mediante el intercambio de mejores prácticas.

En caso de catástrofes o accidentes y cuando las capacidades nacionales estén desbordadas, los Estados miembros de la UE y los terceros países pueden activar el Mecanismo de Protección Civil de la Unión³⁸. A través del Centro de Coordinación de la Respuesta a Emergencias³⁹, pueden solicitar asistencia, conocimientos especializados o análisis de la situación.

La UE también contribuye a mejorar la conciencia situacional marítima a nivel internacional dirigiendo iniciativas específicas sobre creación de capacidades en el ámbito de la cooperación al desarrollo. El proyecto «Rutas marítimas vitales en el océano Índico» (CRIMARIO)⁴⁰ ha desarrollado herramientas específicas⁴¹ para mejorar la conciencia situacional marítima y reforzar la cooperación con los socios regionales y entre ellos, una medida coherente con el compromiso más amplio de la UE con la seguridad y la defensa en la región indopacífica. En la misma línea, el proyecto «Red Interregional del Golfo de Guinea»

³⁶ SWD(2019) 322 final.

³⁷ https://defence-industry-space.ec.europa.eu/welcome-iris2-infrastructure-resilience-interconnectivity-and-security-satellite-2022-11-17_en.

³⁸ [Mecanismo de Protección Civil de la Unión \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/civil-protection/).

³⁹ [Centro de Coordinación de la Respuesta a Emergencias \(CECRE\) \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/emergency-response/).

⁴⁰ La Comisión Europea financia CRIMARIO con 23 millones EUR entre 2015 y 2025.

⁴¹ Las plataformas IORIS y SHARE.IT.

(GoGIN)⁴² desarrolló la plataforma YARIS, una herramienta de intercambio de información para apoyar la Arquitectura de Yaundé.

Las principales acciones de la UE en materia de conciencia situacional marítima serán las siguientes:

- garantizar que el Entorno Común de Intercambio de Información se ponga en marcha desde mediados de 2024 a más tardar, de forma que permita un intercambio seguro y estructurado de información clasificada y no clasificada entre autoridades de diferentes sectores de la vigilancia marítima (civiles y militares);
- reforzar la red de intercambio de información sobre vigilancia marítima de defensa (MARSUR) mediante la puesta en marcha un programa específico por medio de la AED y la mejora de los vínculos entre MARSUR y el ECII;
- aprovechar la inversión realizada mediante la política espacial de la UE y las capacidades disponibles por medio de Copernicus en materia de vigilancia marítima, vigilancia medioambiental marítima y cambio climático;
- integrar las tecnologías espaciales, los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia y estaciones de radar, las aeronaves de patrulla marítima y los medios marítimos tripulados y no tripulados a través de herramientas innovadoras y ciberresilientes para impulsar la conciencia situacional marítima;
- intensificar la vigilancia de buques de patrulla en la costa y mar adentro, así como complementarla con plataformas navales punteras conectadas mediante una red digital, incluidas plataformas navales no tripuladas para mejorar las capacidades de prevención y respuesta;
- reforzar las capacidades de conciencia situacional marítima de los países socios a través de los proyectos GoGIN y CRIMARIO, también al continuar poniendo en funcionamiento herramientas de conciencia situacional marítima (YARIS, IORIS y SHARE.IT) en coordinación con los servicios por satélite de Copernicus.

4. Gestionar los riesgos y amenazas

En consonancia con la Brújula Estratégica, la UE y sus Estados miembros mejorarán su capacidad colectiva para defender la seguridad e intensificarán su resiliencia y preparación ante los retos que afectan a la seguridad marítima, en particular las amenazas híbridas y cibernéticas. La UE y sus Estados miembros deben ser capaces de reaccionar rápidamente, con recursos civiles y militares coordinados.

La lucha contra el cambio climático y la degradación medioambiental se encuentra entre las prioridades políticas principales de la UE, reflejadas en sus acciones exteriores por medio de numerosas estrategias temáticas o geográficas, como Global Gateway o la Estrategia de la UE para la Cooperación en la Región Indopacífica, así como por medio de la acción diplomática y la diplomacia climática de la UE.

⁴² La Comisión Europea financia GoGIN con 11,5 millones EUR (2016-2023) y GoGIN II con 5 millones EUR (2023-2025).

La Unión ya ha adoptado medidas significativas para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 y aplicará otras nuevas para afrontar los problemas relacionados con el cambio climático, la degradación del medioambiente y la seguridad. El Alto Representante y la Comisión presentarán una Comunicación Conjunta sobre el nexo entre el cambio climático, la degradación medioambiental, la seguridad y la defensa a mediados de 2023. Esta incluirá, entre otras cosas, propuestas de herramientas para evaluar las causas y consecuencias del cambio climático y la degradación medioambiental en el sector marítimo, la infraestructura marítima y las características naturales y artificiales de las zonas costeras, también en lo relativo a la alerta temprana, la investigación basada en pruebas y la obtención de imágenes por satélite (por ejemplo, con el programa Copernicus).

En el Ártico, los casquetes glaciares se están derritiendo, el hielo marino está disminuyendo, se están abriendo nuevas rutas de transporte de forma gradual, y se prevé que el consiguiente aumento de las actividades humanas genere o agrave las amenazas para el medio ambiente y las comunidades locales. En este sentido, la Comunicación Conjunta «Una actuación más firme de la UE en pro de un Ártico pacífico, sostenible y próspero»⁴³ debe ponerse en práctica a la mayor brevedad, en particular, en relación con un transporte marítimo con cero emisiones en el océano Ártico, la minería sostenible de materias primas fundamentales y el desarrollo sostenible de las regiones árticas.

También sigue siendo una prioridad crucial proteger las infraestructuras críticas en el ámbito marítimo. La UE debe complementar el papel de los Estados miembros en el refuerzo de la resiliencia de dichas infraestructuras, como los gasoductos o los cables submarinos que atraviesan las fronteras marítimas nacionales. Asimismo, debe mejorar las actuales evaluaciones de riesgos de los cables submarinos y complementarlas con opciones de respuesta y medidas de mitigación, sobre la base de conocimientos especializados y capacidades intersectoriales. Es imperativo prestar un apoyo continuo a los Estados miembros para desarrollar recursos de protección subacuática y soluciones contra los drones. Además, la UE debe seguir facilitando la coexistencia⁴⁴ de la energía renovable marina con las actividades de defensa⁴⁵, tal como se promueve en la Estrategia sobre energía renovable marina⁴⁶.

Con la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas⁴⁷ y la Directiva revisada sobre la seguridad de las redes y sistemas de información (Directiva SRI 2)⁴⁸, la UE está a la vanguardia de los avances pertinentes, con un marco jurídico general que le permite mejorar tanto la resiliencia física como la ciberresiliencia de las entidades e infraestructuras críticas. La UE debe intensificar la cooperación con los socios principales y los países no pertenecientes a la UE pertinentes en este ámbito, especialmente por medio del diálogo estructurado UE-OTAN sobre la resiliencia y el grupo operativo sobre la resiliencia de las infraestructuras críticas.

⁴³ JOIN(2021) 27 final.

⁴⁴ En consonancia con la Directiva 2014/89/UE, relativa a la ordenación del espacio marítimo.

⁴⁵ El proyecto «Symbiosis» en curso bajo la coordinación de la Agencia Europea de Defensa, con fondos de Horizonte 2020: <https://eda.europa.eu/symbiosis>.

⁴⁶ COM(2020) 741 final.

⁴⁷ Directiva (UE) 2022/2557.

⁴⁸ Directiva (UE) 2022/2555.

La UE se enfrenta al reto adicional que suponen las grandes cantidades de artefactos no explosionados y armas químicas procedentes de la Primera y Segunda Guerra Mundial situadas en cuencas marítimas en torno a la UE. Este problema se ve exacerbado por la agresión militar de Rusia contra Ucrania, lo que da como resultado una enorme cantidad de minas presentes en el mar Negro. El tipo, la ubicación y la cantidad de estos artefactos están mal documentados, lo que plantea una amenaza a la seguridad y protección marítimas, el medioambiente (debido a la posible liberación de sustancias químicas) y las actividades de la economía azul (por ejemplo, la construcción de emplazamientos de energía renovable marina). Sobre la base de los proyectos actuales que han dado buenos resultados⁴⁹, la UE debe abordar esta cuestión de forma urgente y exhaustiva, mitigando los riesgos medioambientales asociados a los artefactos no explosionados y su eliminación. También será muy importante eliminar de manera segura los artefactos no explosionados y las minas que han quedado en el mar Negro en cuanto lo permitan las condiciones políticas y de seguridad.

La seguridad marítima también se ve socavada por agentes extranjeros, tanto debido a los riesgos relacionados con la inversión extranjera directa en infraestructuras críticas como a la manipulación de la información y la injerencia cometidas por tales agentes. Estos problemas se abordarán por medio de los instrumentos y marcos pertinentes; por ejemplo, las inversiones extranjeras directas se controlarán de acuerdo con el Reglamento pertinente⁵⁰.

La Comisión y los Estados miembros están llevando a cabo una evaluación de riesgos con vistas a elaborar orientaciones para mejorar la seguridad de los buques de pasaje en la UE.

Las acciones clave de la UE en materia de gestión de los riesgos y amenazas serán las siguientes:

- realizar ejercicios periódicos reales a gran escala en toda la UE centrados en la protección portuaria y en combatir amenazas como las cibernéticas e híbridas, además del ejercicio naval anual antes mencionado;
- desplegar activos y herramientas de vigilancia [por ejemplo, el sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)] y garantizar el uso óptimo de los servicios espaciales actuales y futuros (como la observación de la Tierra) para patrullar y proteger las infraestructuras marítimas críticas;
- desarrollar planes de cooperación regional de la UE para garantizar la vigilancia de las infraestructuras submarinas y marinas;
- desarrollar un marco coherente para hacer frente a las amenazas que suponen los artefactos no explosionados, las armas activas y las armas químicas en el mar, vigilarlas y eliminarlas con tecnologías innovadoras y un impacto mínimo en el medioambiente;
- mejorar la alerta temprana y la previsión estratégica, por ejemplo, mediante el uso de servicios espaciales, sobre los efectos del cambio climático, en particular el aumento del nivel del mar, las tormentas y la degradación del medioambiente;

⁴⁹ Proyectos para limpiar el mar Báltico de la guerra química y las municiones convencionales apoyados por el programa Interreg, con financiación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER): [10 años de cooperación de Interreg para liberar el mar Báltico de municiones vertidas, Interreg Región del Mar Báltico \(Interreg-baltic.eu\)](#).

⁵⁰ Reglamento (UE) 2019/452.

- elaborar nuevas evaluaciones de riesgos, planes de contingencia y de recuperación en caso de catástrofe (a nivel nacional y de la UE) para los puertos y las infraestructuras costeras, así como la seguridad de los buques de pasaje y las cadenas de transporte y suministro;
- fomentar el intercambio de mejores prácticas entre los agentes marítimos en materia de ciberamenazas y seguir abordando la ciberseguridad a nivel de la Organización Marítima Internacional (OMI);
- mejorar la conciencia situacional marítima en el Ártico, incluida la observación del espacio, y el compromiso continuo con los Estados ribereños del Ártico de forma bilateral y en los foros multilaterales pertinentes, según proceda, para apoyar la aplicación de la política para el Ártico⁵¹;
- evaluar la posibilidad de desplegar proyectos sobre energías renovables marinas y otros usos sostenibles en zonas marítimas reservadas o utilizadas para actividades militares;
- evaluar las inversiones en infraestructuras marítimas por parte de países y entidades no pertenecientes a la UE en el contexto del mecanismo de cooperación establecido por el Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas.

5. Mejorar las capacidades

Para promover sus intereses en materia de seguridad marítima, la UE debe acelerar el desarrollo de las capacidades civiles y militares, con la participación de la industria, según proceda. La investigación y desarrollo (I+D) sobre los aspectos civiles de la seguridad marítima se incluye en el Clúster «Seguridad Civil para la Sociedad» del programa Horizonte Europa de la UE. La I+D actual y futura apoyará el desarrollo de capacidades en toda la UE, incluida la protección de las infraestructuras marítimas críticas, la gestión de las amenazas subacuáticas, la preparación y respuesta ante catástrofes naturales y antropogénicas, la seguridad del transporte marítimo de pasajeros y la gestión de artefactos no explosionados, con la participación de la industria, según proceda.

En el ámbito de la defensa, los Estados miembros deben desarrollar toda la gama de capacidades marítimas, haciendo pleno uso del margen de cooperación en el marco de las iniciativas conexas de la UE⁵². En particular, deben centrarse en impulsar las capacidades para garantizar la superioridad de la UE en la superficie, proyectar la energía en el mar, permitir el control subacuático y contribuir a la defensa antiaérea.

La próxima revisión del Plan de Desarrollo de Capacidades⁵³ también se basará en las lecciones aprendidas de la agresión militar de Rusia contra Ucrania. Por ejemplo, la AED estudiará las tecnologías fundamentales necesarias para gestionar enjambres marítimos de drones no tripulados y proteger las infraestructuras críticas de los fondos marinos.

⁵¹ JOIN(2021) 27 final.

⁵² El Plan de Desarrollo de Capacidades, las oportunidades de colaboración identificadas en la revisión anual coordinada de la defensa, la cooperación estructurada permanente y el Fondo Europeo de Defensa.

⁵³ La Junta Directiva de la AED de junio de 2022 inició formalmente la revisión del Plan de Desarrollo de Capacidades.

Tal como pide la Brújula Estratégica y en consonancia con la revisión anual coordinada de la defensa⁵⁴, los proyectos nacionales y multinacionales deben aspirar a superar la fragmentación de activos críticos, como los buques de tamaño corbeta y los sistemas a bordo, y a mejorar la eficacia operativa de las plataformas individuales. Varias oportunidades de cooperación identificadas en el ciclo de la revisión anual coordinada de la defensa de 2020 han dado lugar a proyectos de Cooperación Estructurada Permanente (CEP) en sistemas marítimos no tripulados, por ejemplo, el Vehículo de Superficie Semiautónomo de Tamaño Medio. El Fondo Europeo de Defensa (FED)⁵⁵ evaluará proyectos de investigación y desarrollo, por ejemplo, en materia de conocimiento de la situación marítima, capacidades de vigilancia marítima, protección de infraestructuras marítimas críticas y capacidades submarinas.

Las principales acciones de la UE para mejorar las capacidades serán las siguientes:

- desarrollar requisitos y conceptos comunes para la tecnología de defensa, en particular para la conciencia situacional marítima, tanto en la superficie como debajo del agua;
- crear sistemas interoperables no tripulados para supervisar las infraestructuras marítimas críticas, luchar contra los grupos de drones hostiles, etc.;
- aumentar las capacidades modernas de medidas antiminas, por ejemplo desarrollando un concepto de operaciones de la UE;
- apoyar el desarrollo de capacidades conjuntas mejoradas de aeronaves de patrulla marítima;
- organizar ejercicios conjuntos de ensayo y experimentación para crear capacidades marítimas futuras y punteras.

6. Educar y formar

Para que la UE esté preparada para hacer frente a los retos presentes y futuros en materia de seguridad marítima es indispensable un alto nivel de educación, capacidades y formación especializadas. Para afrontar las nuevas amenazas híbridas y cibernéticas, es preciso que los operadores dispongan de sólidas capacidades digitales y programas específicos de reciclaje y perfeccionamiento. Las soluciones en forma de intercambios entre programas de entrenamiento militar, programas conjuntos de entrenamiento entre las armadas de los Estados miembros de la Unión y entre diferentes instituciones impulsarán la interoperabilidad y ayudarán a la UE a responder a las nuevas amenazas de manera más eficaz, coordinada e inclusiva.

Como parte del Manual práctico sobre la cooperación europea relativa a las funciones de guardacostas, se ha confeccionado un catálogo de formación que abarca todos los cursos impartidos por las agencias de la UE en todos los ámbitos marítimos. Dicho manual se actualizará de forma gradual en función de las necesidades y novedades. Deben continuar los fructíferos resultados del proyecto de la Red Europea de Academias de Guardacostas (ECGFA NET) y el curso de formación armonizado de guardacostas, sobre todo el programa

⁵⁴ Área de interés «buques patrulla de superficie europeos».

⁵⁵ El objetivo del FED es reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la industria de la defensa en la UE. Por consiguiente, contribuye al desarrollo de las capacidades militares de los Estados miembros.

de intercambio, del que forman parte los países vecinos y la cooperación regional por medio de un proyecto específico puesto en marcha por la AECP en estrecha cooperación con la AESM y Frontex. La AESM también está desarrollando un curso sobre ciberseguridad marítima. El Centro de Excelencia para la Lucha contra las Amenazas Híbridas, de Helsinki, organiza cursos y conferencias sobre amenazas híbridas que afectan al ámbito marítimo. Deben apoyarse la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en el sector de la seguridad marítima de la UE, promoviendo el acceso de las mujeres a una educación y formación técnicas de alto nivel.

La Escuela Europea de Seguridad y Defensa (EESD)⁵⁶ ofrece formación y educación en toda la UE para el personal civil y militar, a fin de promover un entendimiento común de los retos que afectan a la seguridad marítima y aumentar la conciencia sobre el papel cada vez más importante de la UE en este ámbito. Con el apoyo de la EESD, seis academias navales europeas están trabajando actualmente en el contenido de un semestre naval común internacional.

Las principales acciones de la UE en materia de educación y formación⁵⁷ serán las siguientes:

- potenciar las capacidades de seguridad cibernética, híbrida y espacial, apoyando los cursos formativos nuevos y actuales que ofrecen distintas instituciones y organismos competentes nacionales o de la Unión, tanto en el ámbito civil como en el militar;
- llevar a cabo programas de formación específicos abiertos a socios no pertenecientes a la UE para hacer frente a las amenazas actuales y emergentes a la seguridad marítima;
- desarrollar un «semestre naval internacional» en el marco de la iniciativa europea de intercambio de jóvenes oficiales⁵⁸;
- realizar ejercicios civiles y militares basados en situaciones de jurisdicción compartida o uso compartido de las capacidades.

V. HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS PARA APOYAR LA ACCIÓN DE LA UE EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La estrategia actualizada debe implementarse en el marco del enfoque integrado para optimizar las sinergias e incluir herramientas e instrumentos complementarios de la UE, lo cual debe incluir:

- los proyectos de I+D en materia de defensa del Fondo Europeo de Defensa para impulsar las capacidades de las fuerzas de las fuerzas armadas de los Estados miembros de la UE;

⁵⁶ La EESD, en el contexto de la política exterior y de seguridad común (PESC), imparte formación y educación en toda la UE sobre la política común de seguridad y defensa (PCSD). Tiene por objeto desarrollar y promover unos conocimientos comunes de la PCSD entre el personal civil y militar, así como identificar y diseminar, por medio de sus actividades formativas, las buenas prácticas en relación con varios temas que abarca tal política. De esta forma, la EESD complementa los esfuerzos nacionales en materia de formación y educación.

⁵⁷ También como parte del Año Europeo de las Competencias.

⁵⁸ <http://www.emilyo.eu/>; La iniciativa europea de intercambio de jóvenes oficiales no está vinculada al programa Erasmus+.

- el Fondo Europeo de Apoyo a la Paz, como mecanismo de financiación extrapresupuestario para la acción de la Unión en el marco de la política exterior y de seguridad común con elementos militares y de defensa;
- la investigación y la innovación de la UE sobre capacidades de seguridad marítima civil, en particular en el marco del Clúster 3 «Seguridad Civil para la Sociedad» del programa Horizonte Europa de la UE.
- las oportunidades que ofrecen el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados para impulsar las capacidades de las autoridades de guardacostas de los Estados miembros que realizando tareas de garantía de cumplimiento y control fronterizo en el mar;
- el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, en particular aprovechando las capacidades analíticas y de respuesta, así como aplicando la Recomendación de la Comisión sobre los objetivos de resiliencia ante las catástrofes;
- el programa del Instrumento de Vecindad, Desarrollo y Cooperación Internacional, que apoya a las asociaciones internacionales para mejorar la seguridad marítima, en particular la conciencia situacional marítima;
- el Instrumento de Ayuda Preadhesión (2021-2017), IAP III, habida cuenta de su ámbito de aplicación y de que está centrado en los países candidatos;
- el presupuesto de la política exterior y de seguridad común para financiar misiones civiles de la PCSD;
- el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) para financiar la vigilancia y la cooperación marítimas en la función de guardacostas;
- los programas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y de Interreg que apoyan las inversiones en regiones y territorios costeros y ultraperiféricos, así como en países que comparten fronteras marítimas con la UE;
- los Fondos de Seguridad Interior que financian el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas (MAOC-N) y sus capacidades específicas de intercambio de información para luchar contra el tráfico de drogas en el mar.

VI. PRÓXIMOS PASOS

La Comisión y el Alto Representante colaborarán con el Consejo para implementar esta estrategia actualizada en los ámbitos antes señalados y detallados en el Plan de Acción, sobre la base de los logros de la ESMUE desde 2014, utilizando los instrumentos y políticas existentes y siguiendo las orientaciones generales de la Brújula Estratégica.

La Comisión y el Alto Representante invitan a los Estados miembros a aprobar la estrategia y el Plan de Acción. Tres años después de que el Consejo apruebe la estrategia, la Comisión y el Alto Representante presentarán al Consejo un informe de situación conjunto con las aportaciones de los Estados miembros.