



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Algunas consideraciones sobre la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima

Aurelio Fernández Diz

Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Futuro de las Operaciones Militares

21 de junio de 2025

Consideraciones

El buque de guerra es el instrumento más importante y eficaz que tiene cualquier Estado para resolver cualquier problema que pueda afectar a su Defensa o a su Seguridad Marítima, cualquiera que sea la zona en la que el problema se plantee. En un magnífico y detallado artículo publicado recientemente en esta Revista General de Marina se puede comprobar como todo el entramado legal y jurisdiccional creado alrededor de las operaciones de interdicción y posterior enjuiciamiento de atentados en contra de la Seguridad Marítima, giran principalmente alrededor del buque de guerra. Los buques de Estado, que estén debidamente autorizados, pueden participar también en estas operaciones de interdicción, pero con una intrínseca debilidad: llegado el caso, cualquier buque infractor de la ley puede no reconocer al buque de estado, a pesar de sus distintivos y credenciales, si ello conviene a sus intereses, porque los buques de Estado, en general, al contrario de lo que sucede con los buques de guerra, no tienen capacidad coercitiva alguna para hacerse obedecer. Es decir, el buque de guerra es el rey, si de garantizar la Seguridad Marítima se trata, en cualquier zona que se considere.

En el año 1995, el entonces ministro de Defensa hizo una presentación ante el correspondiente curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval, en la que terminó afirmando que España no tenía enemigos y que, por tanto, era necesario, en el pensamiento de la defensa, abandonar los anticuados conceptos de «guerra» o de «amenaza» y que ambos deberían de sustituirse, en cualquier caso, por los más modernos y aceptables de «conflicto armado» o de «riesgo», algo que hoy desmiente la cruda realidad.



Desde entonces, hasta hoy mismo, aquellos ambos «anticuados» conceptos han desaparecido de nuestro acervo documental, tanto político como militar, a un coste aun difícil de cuantificar, habida cuenta de la formidable inestabilidad que nos rodea causada por amenazas, compartidas y no compartidas, de evolución absolutamente incierta.

Y es también una realidad que, desde entonces, el tradicional concepto de «defensa» ha ido quedando progresivamente diluido en el más aceptable de «seguridad», lo que ha tenido una influencia indudable en el fondo y en la forma de las sucesivas Estrategias de Seguridad Nacional y las consiguientes Estrategias de Seguridad Marítima que se han ido publicando durante los últimos años, como simplemente podemos comprobar en la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima ENSM 2024, objeto de este análisis.

La Directiva de Defensa Nacional DDN 1/2012 menciona expresamente un concepto amplio de seguridad nacional:

[...] cuya garantía es responsabilidad y obligación del gobierno, correspondiendo a la política de defensa, y a las capacidades de las Fuerzas Armadas, que conforman la columna vertebral del sistema institucional de la defensa, contribuir de modo singular a esta seguridad nacional.

Por su parte, la Ley 36/2015, de Seguridad Nacional, establece:

A los efectos de esta Ley, se entenderá por Seguridad Nacional la acción del Estado dirigida a proteger la libertad, los derechos y bienestar de sus ciudadanos, a garantizar la defensa de España y sus principios y valores constitucionales, así como a contribuir junto a nuestros socios y aliados a la seguridad internacional en el cumplimiento de los compromisos asumidos,

Pero no establece cómo este mandato debe conseguirse.

De acuerdo con esta misma Ley de Seguridad Nacional:

La Estrategia de Seguridad Nacional es el marco político estratégico de referencia de la Política de Seguridad Nacional. Contiene el análisis del entorno estratégico, concreta los riesgos y amenazas que afectan a la seguridad de España, define las líneas de acción estratégicas en cada ámbito de actuación y promueve la optimización de los recursos existentes.

Es decir, estamos ante un escenario en el cual la seguridad es el objetivo más importante que alcanzar, mientras que la defensa solo lo es en cuanto contribuye a ello.

El planeamiento militar, tal como hasta hace poco estaba concebido, es un proceso que se apoya en una cadena de importantes documentos y que se iniciaba con la promulgación por parte de la presidencia del gobierno de la Directiva de Defensa Nacional (DDN). Esta DDN, si correspondiese, podría continuar con la redacción una Revisión Estratégica de la Defensa (RED), como sucedió en tiempos del presidente Aznar. Según el contenido de esta DDN, el ministro de Defensa redactaba la Directiva de Política de Defensa (DPD). Con todos estos documentos el jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) determinaba qué hacer y hasta dónde llegar en cuestiones de defensa mediante la redacción, y puesta en vigor, de una Estrategia Militar (EM).

Con la reglamentación actual la defensa, y sus propias necesidades, quedan en una especie de vacío estratégico que el JEMAD trata de llenar redactando el conocido documento «Concepto de empleo de las Fuerzas Armadas» (CEFAS) que algunos analistas consideran un aceptable sustituto de una EM para que las FAS puedan desarrollar sus misiones de acuerdo con los mandatos de la Ley Orgánica de la Defensa Nacional (LODN) 5/2005, todavía en vigor.

En la ENSM 2024, verdadera estrategia de seguridad tampoco se tiene en cuenta la posibilidad de una guerra, ni incluso una guerra que venga obligada por nuestra pertenencia a la OTAN, como la que pudiera ser consecuencia de la guerra de Ucrania, cada más cerca en el horizonte según los analistas más informados. O sea, la ENSM 2024 no puede considerarse una estrategia naval que pudiera ser útil a la Armada, como podremos constatar a continuación.

Esta forma de contribución subsidiaria de la Defensa a la Seguridad Nacional también se mantiene hoy en la redacción ENSM 2024, que resulta ser principalmente una estrategia basada en normas y mandatos para cumplimiento de ministerios y agencias civiles, con el apoyo del Ministerio de Defensa (Armada), que quedan en completa libertad para elegir con absoluta independencia la mejor forma de cumplir, según su criterio, las misiones que la ENSM 2024 les encomienda.

Esta forma de participación independiente de los distintos ministerios y agencias civiles en la gestión de la nueva ENSM 2024 es la misma forma de participación que podemos encontrar en la anterior ESMN 2013, aspecto que debemos de destacar por la carencia de los resultados satisfactorios que bien pudieran esperarse de ella, por dos motivos principales:

- una clara falta de coordinación entre agencias a la hora de tener que enfrentarse a algún problema de seguridad marítima lo que, en la mayoría de los casos, se traduce en una falta de eficacia operativa del conjunto del sistema.
- crecimiento desordenado e independiente de las capacidades de la mayoría de las agencias, lo que está dando lugar a una clara e indeseable superposición de competencias, muchas veces auto asignadas, y a una clara e injustificada duplicidad del gasto.

Según la ENSM 2024, los intereses nacionales a proteger, en su dimensión marítima, son los siguientes:

- el respeto y estabilidad de nuestra integridad territorial marítima;
- el cumplimiento de la legislación nacional y el Derecho Internacional en los espacios marítimos bajo nuestra soberanía, derechos soberanos y jurisdicción;
- la vida humana en la mar;
- la libertad y seguridad de la navegación;
- la economía azul;
- el comercio y el transporte marítimos;

- la industria naviera y otras industrias marítimas;
- los buques de interés nacional y sus tripulaciones (flotas mercantes, pesquera y de recreo);
- los puertos y las infraestructuras marítimas, incluyendo las instalaciones off-shore, oleoductos, tuberías bajo el agua y cables submarinos, así como las infraestructuras críticas situadas en la costa o en el fondo marino;
- el régimen aduanero y fiscal del Estado;
- los recursos vivos y no vivos del medio marino;
- el medio ambiente marino y costero;
- el patrimonio cultural subacuático;
- la cultura marítima.

Con la simple lectura de esta relación, completa y ordenada, podemos comprobar que la ENSM 2024 es verdaderamente una estrategia de seguridad marítima que, en sí misma, no puede identificarse con la estrategia naval que la Armada necesita para gestionar los procesos de obtención de sus más importantes objetivos de fuerza.

Esto no quiere decir que la ENSM 2024 no sea un magnífico documento para estimar y valorar, como corresponde, todas los actuales riesgos y amenazas a la Seguridad Marítima, como pueden ser todas las variedades de la guerra híbrida, que pueden tener una influencia negativa, o poner en serio peligro, los intereses marítimos de España en las zonas que la propia ENSM agrupa y relaciona del modo siguiente, sin que quepa nada que objetar.

Espacios marítimos de interés preferente:

Aguas jurisdiccionales (aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva); plataforma continental y plataforma continental extendida; y líneas de comunicación marítima que conectan la península con islas, archipiélagos y territorios españoles.

Espacios marítimos de interés:

Mar Mediterráneo, océano Atlántico, África occidental, Golfo de Guinea, Indo pacífico: el Cuerno de África, el Golfo Pérsico y la región del sudeste asiático y los caladeros internacionales donde faenan muchos pesqueros españoles;

Otros espacios marítimos de interés:

Pacífico, Antártico y Ártico.

Todos estos objetivos de contenido tan amplio podrían ser alcanzados solo por la Armada, pero condicionado todo ello al correspondiente aumento de recursos de personal y material. Como esta no es la situación actual, la ENSM 2024 reparte objetivos y responsabilidades en muchos ministerios civiles, sin limitación ni obligación alguna, salvo en todo lo referente al conocimiento del entorno, verdadero patrimonio de la Armada.

Efectivamente, según los mandatos de la estrategia ENSM 2024 los responsables de cada ministerio pueden continuar considerando que disponen de la más absoluta libertad para dotarse de los medios que juzguen necesarios, hasta para operar en alta mar, muchas veces en competencia con la propia Armada. El resultado de todo ello es la superposición de responsabilidades y de capacidades, ya mencionada, que puede dar lugar a una operatividad ineficaz e ineficiente, al menos mientras no se cree un servicio de Guardacostas que, bajo un mando único que de modo provisional podría recaer en el ALMART (Almirante de Acción Marítima), proporcionaría una verdadera y completa satisfacción a las necesidades de todos los ministerios y organismos con responsabilidades marítimas, asegurando la coordinación necesaria y liberar también así a la Armada de todo lo relacionado con la seguridad marítima que no se corresponda con las específicas misiones y responsabilidades de su Fuerza de Acción Marítima bajo el mando del ALMART, como Comandante del Mando Operativo Naval (CMON).

La actual situación de la Seguridad Marítima en España se está viendo gravemente afectada también por dos grandes problemas de difícil solución:

- Una inmigración ilegal absolutamente descontrolada con graves implicaciones económicas, sociales y hasta estratégicas, cuando esta inmigración pueda reconocerse como provocada.
- Un narcotráfico también de difícil control que se atreve hasta a retar y amenazar a nuestras fuerzas policiales con graves consecuencias, como hemos podido constatar recientemente en la zona del Estrecho.

Estos y otros problemas no menos importantes obligan a reflexionar con la mayor precisión sobre su posible solución. Una estrategia marítima como la actual ENSM 2024 podría llegar a ser el instrumento, el mejor camino para encontrar esa solución, si se consigue un ambiente de colaboración y respeto mutuo entre agencias.

En su diseño, la ENSM 2024 identifica 21 «Acciones» que se deben de llevar a cabo por parte de las distintas agencias civiles y de la Armada para alcanzar los objetivos definidos por la propia Estrategia. De estas 21 acciones se incluyen a continuación solo las que merezcan algún comentario digno de destacar, resumidas

para comprender mejor el grado de implicación de los organismos afectados y para facilitar la redacción un posible plan de coordinación.

Acción 1:

Mantener un elevado nivel de actividad y presencia en los espacios marítimos de jurisdicción o soberanía nacional. La seguridad marítima tiene su núcleo central en la protección de los derechos soberanos en la mar, así como a la defensa frente a cualquier amenaza. Ejercer la acción del Estado en la mar es sinónimo de una labor de vigilancia permanente y efectiva en los espacios marítimos nacionales.

Organismos implicados: *Ministerio de Defensa*; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.

Comentario: Parece que sería muy conveniente concretar y limitar las operaciones de las agencias civiles al ámbito del mar territorial o, como mucho, a nuestra zona económica exclusiva (ZEE). En alta mar esta acción debe de corresponderle solo al Ministerio de Defensa (Armada).

Acción 3:

Mejorar la protección de infraestructuras marítimas. Con la participación de los ministerios implicados y del sector privado, se elaborará un análisis de riesgos de las infraestructuras marítimas existentes en los espacios de soberanía nacional, con base en su grado de vulnerabilidad, como medida previa necesaria para la planificación de medidas para su protección.

Organismos implicados: *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior; Ministerio de Industria y Turismo.

Comentario: Al igual que en la acción 1, estas funciones de protección a cargo de agencias civiles deben de limitarse al mar territorial o zona económica exclusiva.

Acción 4:

Avanzar en las medidas del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático El Plan Nacional de Protección del Patrimonio Cultural Subacuático contiene las directrices que han de centrar la actuación de los diversos departamentos ministeriales competentes, en colaboración con las Comunidades Autónomas. Asimismo, se dotará a la Armada y a la Guardia Civil de los medios necesarios para la vigilancia y protección de los yacimientos subacuáticos en nuestras aguas.

Organismos implicados: *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior; Ministerio de Cultura; Comunidades Autónomas.

Comentario: En aguas internacionales o en el mar territorial de otros países parece que deben de intervenir únicamente el Ministerio de Asuntos Exteriores, el Ministerio de cultura y, en su caso, el de Defensa.

Acción 5:

Actualizar y cumplimentar el marco normativo pesquero. Se promoverá una actualización del marco normativo español en materia pesquera, donde se refuercen las acciones para hacer frente a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) de forma coherente con los marcos jurídicos internacionales y europeos.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Comentario: En alta mar o en zonas muy alejadas del territorio nacional, y por sus propias características, caso de tener que intervenir por iniciativa propia o en colaboración de otros países, debe de hacerse desde buques de la Armada porque, en ocasiones, podría ser necesario actuar contra buques factoría de gran porte, principalmente de China (practicando pesca ilegal) o Japón (captura ilegal de ballenas) en cualquier zona de cualquier océano.

Acción 6:

Consolidar el nuevo marco para la ordenación del espacio marítimo El objetivo de los planes de ordenación del espacio marítimo es el de propiciar la actividad y crecimiento sostenibles de los sectores marítimos de manera compatible con el respeto a los valores de los espacios marinos, la conservación de su funcionalidad y el aprovechamiento sostenible de los recursos.

Organismos implicados: Ministerio la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes; *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Ministerio de Cultura; Ministerio de Economía, Comercio y Empresa; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades; y Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Comentario: Destacar solo que parecen demasiados los organismos implicados.

Acción 8:

Reforzar las capacidades de vigilancia marítima La modernización de las capacidades con elementos tecnológicos de última generación es la clave para ser capaces de una vigilancia marítima efectiva y apropiada para hacer frente a un entorno cada vez más exigente y ejercer la acción de Estado en la mar de forma eficaz.

Organismos implicados: *Ministerio de Defensa;* Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades; Comunidades Autónomas costeras y Ciudades Autónomas.

Comentario: La vigilancia marítima relacionada con las necesidades de la Defensa es la competencia principal de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada, bajo la autoridad del ALMART. Cualquier otra forma de vigilancia marítima de carácter civil parece que debe de repartirse entre las agencias civiles dentro del mar territorial, o, en su caso en la ZEE, y el Ministerio de Defensa (Armada) en alta mar.

Acción 9:

Reforzar las capacidades en las funciones de seguridad marítima, actividades aduaneras y control de contrabando, policía marítima y control de la inmigración irregular.

Organismos implicados: *Ministerio de Defensa;* Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior.

Comentario: Como está sucediendo hasta ahora, esta actividad corresponde principalmente a los Ministerios de Hacienda e Interior dentro del mar territorial o ZEE. En alta mar deben de corresponder al Ministerio de Defensa salvo que las agencias civiles puedan operar por un mandato judicial, o acompañadas por un buque de la Armada, en una operación de colaboración internacional. Los organismos implicados en esta acción 9, bajo la autoridad que se designe, podría estudiar o diseñar un plan para llevar a cabo la interdicción de la inmigración ilegal que, garantizando, la seguridad de la vida humana en la mar, pueda impedir el continuo y permanente acceso al territorio nacional de gran cantidad de personas en tal número que no se puede distinguir entre lo que es un verdadero proceso de inmigración de un proceso de invasión estratégica, fiel solo a intereses extranjeros.

Acción 17:

Proteger las líneas de comunicación marítima y los caladeros de pesca en los espacios internacionales de interés estratégico para España, a través de

actividades de presencia nacional en aguas internacionales de interés estratégico para España.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior.

Comentario: Esta acción parece que debe de corresponder en exclusiva al Ministerio de Defensa (Armada). Por su organización interior, por la naturaleza de sus tripulaciones, por sus limitadas capacidades náuticas, no es esperable que los buques bajo la dependencia del Ministerio del Interior puedan llevar a cabo la protección descrita por esta acción en mares tan lejanos como el Pacífico (pesca pez espada limitada por Chile en su mar presencial), el Índico (pesca de atún posiblemente afectada por la piratería), el Ártico (Islas Svalbard, administradas por Noruega), el Antártico (pesca ilegal de buques chinos, japoneses y hasta españoles) o el Atlántico (pesca en el Gran Sol en aguas continuamente reclamadas por Canadá). Para hacerlo y, apoyándose en el mandato de esta acción, el Ministerio del Interior tendría que dotarse de una mini Armada económicamente inviable e innecesaria existiendo, como ya existe la Armada con el *know how* necesario para navegar por estas zonas, *know how* difícil de adquirir si no se tiene previamente por su tradición o por su historia. Esta capacidad, en cambio, sí estaría al alcance del servicio de Guardacostas que sería dotado con personal de la Armada y de buques patentados por ella, servicio éste como el descrito en el ya mencionado artículo de la Revista General de Marina mencionado en el comentario inicial.

Acción 18:

Potenciar la cooperación internacional para hacer frente a los tráfico ilícitos por vía marítima y la delincuencia transfronteriza. Los tráfico ilícitos por vía marítima y la delincuencia transfronteriza son amenazas para la Seguridad Nacional.

Organismos implicados Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; *Ministerio de Defensa*; Ministerio de Hacienda; Ministerio del Interior; Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Comentario: El mismo, en principio, que el descrito para la acción número 9. Bajo esta acción 18, los organismos implicados podrían redactar también, «bajo la autoridad que se designe», un plan que permita terminar de forma definitiva y contundente, con un intolerable proceso de narcotráfico en continuo crecimiento que se atreve a retar y poner en serio peligro la vida de las dotaciones y hasta la integridad física de las embarcaciones policiales, como hemos podido comprobar recientemente en la zona del Estrecho.

Acción 19:

Fortalecer la seguridad cooperativa en espacios internacionales de interés estratégico para España. Las diferentes Administraciones Públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo llevarán a cabo actividades de fortalecimiento de capacidades marítimas en terceros países.

Organismos implicados: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación; *Ministerio de Defensa*; Ministerio del Interior.

Comentario: Esta acción es admisible para el Ministerio del Interior dentro del mar territorial de los países con los que colabore. Por fuera de este límite cualquier otra operación puede ser el origen de problemas internacionales.

De todas estas acciones la Armada está muy comprometida con 15 de ellas, casi siempre situada en los primeros lugares de responsabilidad, en comparación con el resto los Organismos implicados. Hasta hace muy tiempo la Armada estaba prácticamente encargada del cumplimiento de todas las misiones relacionadas, pero, a medida que las agencias civiles han ido aumentando su protagonismo en la mar, principalmente en el campo de lo policial, la Armada ha tenido que ir limitando progresivamente sus actividades, principalmente en el mar territorial y, llegado el caso, hasta en la ZEE, en donde las fuerzas policiales tienen su verdadera razón de ser.

En alta mar todo es muy distinto. Los buques de Estado pueden no ser reconocidos como tales si no están respaldados por una orden judicial y, aun en este caso pueden no ser obedecidos por cualquier buque infractor por no tener a su alcance los instrumentos necesarios para lograrlo. Es por este motivo por el que no es conveniente repartir competencias indiscriminadamente, como si todos los buques encargados de hacer cumplir la ley, o defender los grandes intereses nacionales, fuesen iguales.

De todo lo anterior podemos deducir que la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima ENSM 2024 es una buena estrategia para alcanzar los importantes objetivos de la Seguridad, con la participación de la Armada. Para alcanzar los no menos importantes objetivos de la Defensa, la Armada necesita una estrategia naval, dentro de la estrategia militar, cuya redacción le corresponde al JEMAD después de la promulgación de la correspondiente DPD por parte del ministro de Defensa. Aunque la Seguridad y la Defensa sean conceptos muy cercanos que en muchas ocasiones parecen solaparse, hemos de reconocer que cada uno de ellos tiene su específico campo de actuación.

En este sentido, podemos considerar excelente y muy provechoso que cualquier Estrategia de Seguridad Nacional (ESN) se articule alrededor de todos los ministerios civiles que directa o indirectamente puedan estar implicados en ella, pero esta articulación no debe de llevarse a cabo en detrimento de una siempre posible Revisión Estratégica de la Defensa (RED) y de una consecuente Estrategia Militar (EM) que vengan ambas a tener, como objetivo principal, la Defensa propiamente dicha. En esto debería de consistir la «seguridad integral». Y en este punto conviene recordar que, por su propia naturaleza, la «defensa» actúa de un modo distinto, casi opuesto, a la forma de actuar de la «seguridad». La fuerza militar se diseña precisamente para no ser empleada, mediante el logro de la disuasión. Si esta fracasa se produce el fracaso de todo el sistema, pero, aun así, la fuerza armada tiene que estar diseñada para ganar la guerra o el conflicto armado, si no se quiere llegar al peor de los escenarios posibles como sería una derrota militar. Muy al contrario, la «seguridad» alcanza sus objetivos con el cotidiano, y muchas veces oculto, esfuerzo de las agencias responsables, la Armada incluida.

Parece que debemos de tener muy en cuenta también que sólo con una defensa, eficaz y contundente, podremos alcanzar la seguridad máxima, la seguridad absoluta de todos los españoles. Sin esta defensa, ninguna seguridad será posible.

Conclusiones

- La Estrategia Nacional de Seguridad Marítima 2024, de reciente promulgación, es un documento muy completo que da una adecuada respuesta a los interrogantes más importantes que plantea la SM.
- Esta estrategia, y su antecesora la ESMN 2013 son verdaderamente estrategias de seguridad marítima especialmente diseñadas para lograrla, pero no tienen en cuenta la posibilidad de una guerra o de un conflicto armado, motivo por el cual la Armada no puede encontrar en ellas respuesta alguna a sus necesidades estratégicas.
- Mientras no se organice como corresponde la necesaria coordinación de las agencias civiles y la Armada, que permita alcanzar una seguridad marítima más eficaz y eficiente, bajo la autoridad del mando único que pueda corresponder, el ALMART podría desempeñar esta función de «autoridad de coordinación» de todas las agencias, análogamente a como ya lo hace anualmente en los ejercicios MARSEC (*Maritime Security*, Seguridad Marítima).
- Para que la Armada pueda contribuir eficazmente al planeamiento militar conjunto, igual que corresponde a los otros ejércitos, necesita una «Estrategia Naval» que le permita la más precisa gestión del proceso de obtención de sus objetivos de fuerza. ■

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2025