



Milagros Moisés González Alba
Capitán de la Guardia Civil
Máster en Relaciones Internacionales,
Migraciones y Estudios Europeos

**LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO
RIBEREÑO EN EL MAR TERRITORIAL:
ESPECIAL REFERENCIA
A LA GUARDIA CIVIL**

LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO EN EL MAR TERRITORIAL: ESPECIAL REFERENCIA A LA GUARDIA CIVIL

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. 2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL CONCEPTO DE MAR TERRITORIAL Y COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO. 2.1. Orígenes y desarrollo del concepto de mar territorial. 2.2. Evolución de las competencias del Estado ribereño. 3. MARCO JURÍDICO ACTUAL DE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO EN EL MAR TERRITORIAL. 3.1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). 3.2. Marco jurídico europeo. 3.3. Marco jurídico español. 4. LA GUARDIA CIVIL Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MAR TERRITORIAL. 4.1. Base legal de las competencias marítimas de la Guardia Civil. 4.2. Funciones específicas de la Guardia Civil en el mar territorial. 4.3. Medios y capacidades de la Guardia Civil en el ámbito marítimo. 5. CONCLUSIONES. 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Resumen: El artículo "Las Competencias del Estado Ribereño en el Mar Territorial: Especial Referencia a la Guardia Civil" explora en profundidad las competencias que ejerce el Estado español en su mar territorial, haciendo énfasis en el papel crucial de la Guardia Civil. Se revisa la evolución histórica del concepto de mar territorial, las competencias del Estado ribereño y el marco jurídico actual que las sustenta, tanto a nivel internacional como nacional y europeo. Se destacan las funciones específicas de la Guardia Civil en la vigilancia y control del mar territorial, la lucha contra el narcotráfico, la protección del medio ambiente marino y la seguridad de la navegación, entre otras. Además, se detallan los medios y capacidades de la Guardia Civil para desempeñar estas funciones, incluyendo su flota marítima, personal especializado y sistemas de vigilancia avanzados. Las conclusiones subrayan la importancia de la cooperación internacional, el uso de tecnologías avanzadas y la adaptación constante a nuevos desafíos para la gestión eficaz del mar territorial.

Abstract: The article "The Coastal State Competences in Territorial Waters: Special Reference to the Guardia Civil" delves deeply into the competences exercised by the Spanish State in its territorial waters, emphasizing the crucial role of the Guardia Civil. It reviews the historical evolution of the concept of territorial sea, the coastal state's competences, and the current legal framework supporting them, at international, national, and European levels. The specific functions of the Guardia Civil in monitoring and controlling the territorial sea, combating drug trafficking, protecting the marine environment, and ensuring navigation safety, among others, are highlighted. Additionally, the means and capacities of the Guardia Civil to perform these functions are detailed, including its maritime fleet, specialized personnel, and advanced surveillance systems. The conclusions underscore the importance of international cooperation, the use of advanced technologies, and continuous adaptation to new challenges for the effective management of territorial waters.

Palabras Claves: Competencias del Estado Ribereño, Mar Territorial, Guardia Civil, Seguridad Marítima, Derecho Marítimo, Protección Ambiental, Vigilancia Marítima, España.

Keywords: Coastal State Competences, Territorial Waters, Guardia Civil, Maritime Security, Maritime Law, Environmental Protection, Maritime Surveillance, Spain.

ABREVIATURAS

AMP: Áreas Marinas Protegidas

AIS: Sistema de Identificación Automática

CECORVIGMAR: Centro de Coordinación para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Código PBIP: Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

DMEM: Directiva Marco sobre la Estrategia Marina

FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

FRONTEX: Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas

GEAS: Grupo Especial de Actividades Subacuáticas

MAPA: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

OEM: Ordenación del Espacio Marítimo

OMI: Organización Marítima Internacional

PPC: Política Pesquera Común

PMI: Política Marítima Integrada

SEPRONA: Servicio de Protección de la Naturaleza

SIVE: Sistema Integrado de Vigilancia Exterior

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

UE: Unión Europea

UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

VTMIS: Sistema de Información y Gestión del Tráfico de Buques

1. INTRODUCCIÓN

El mar territorial, esa franja de agua que se extiende desde la costa hasta un máximo de 12 millas náuticas (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982), trasciende la mera condición de extensión acuática adyacente al territorio estatal. Para países con una extensa fachada litoral, como España —cuyos más de 8.000 kilómetros de costa se despliegan entre el Mediterráneo, el Atlántico y las aguas en torno a las islas—, el mar territorial se erige en una frontera física y jurídica fundamental: un espacio donde confluyen intereses económicos (pesca, turismo, recursos energéticos, transporte marítimo), compromisos ambientales, obligaciones internacionales y la aplicación de las disposiciones del Derecho de la Unión Europea (especialmente las derivadas del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010).

Este entramado de normas y responsabilidades, junto con la importancia creciente de la protección de los ecosistemas y la seguridad marítima, determina la complejidad de las competencias que el Estado ribereño ejerce en el mar territorial. La pertenencia de España a la Unión Europea (UE) implica someterse a un marco normativo supranacional que condiciona y enriquece la legislación nacional. Normas como la Política Pesquera Común (Reglamento (UE) nº 1380/2013) o la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (2008/56/CE) evidencian el grado de integración normativa que condiciona la acción marítima española, exigiendo una planificación marina integral y la adaptación a criterios de sostenibilidad, cooperación transfronteriza y conservación ecológica (Markus et al., 2011; Wakefield, 2016).

En este contexto normativo, la Guardia Civil emerge como una institución clave en la implementación y ejecución de las políticas marítimas. Su naturaleza dual, civil y militar, le confiere una versatilidad única para abordar una amplia gama de desafíos en el mar territorial: desde la prevención del terrorismo marítimo, el narcotráfico y la inmigración irregular, hasta la protección del medio ambiente marino, la seguridad del transporte y la supervisión de actividades pesqueras. La Guardia Civil, por tanto, no sólo opera en un marco jurídico denso y heterogéneo, sino que también debe adaptarse continuamente a las exigencias de un entorno marítimo en constante evolución, marcado por el cambio climático, la innovación tecnológica (drones, inteligencia artificial, sensores) y las amenazas transnacionales (piratería, contrabando, pesca ilegal) (Rothwell & Stephens, 2016; Tanaka, 2019).

1.1. OBJETIVOS DEL TRABAJO

Este estudio se articula en torno a cuatro objetivos fundamentales que buscan desentrañar la complejidad de las competencias del Estado ribereño español en el mar territorial y el papel crucial de la Guardia Civil en su ejecución:

Clarificar el marco normativo multiescalar: Analizar en detalle las bases jurídicas que regulan las competencias del Estado ribereño en el mar territorial, considerando el marco internacional (CNUDM), las disposiciones de la Unión Europea (TFUE, directivas y reglamentos) y el ordenamiento interno español. Este análisis permitirá comprender cómo se articulan y se limitan las potestades soberanas en un entorno normativo complejo.

Examinar la evolución histórica del concepto y las competencias del mar territorial: Rastrear cómo la concepción del mar territorial ha pasado de pretensiones costeras básicamente defensivas a un entramado normativo codificado internacionalmente, destacando las tensiones y acuerdos que llevaron a la consolidación de un régimen jurídico consensuado y equilibrado.

Estudiar el papel de la Guardia Civil: Comprender la función operativa que desempeña la Guardia Civil en la praxis de las competencias del Estado ribereño. Se analizará cómo, en su calidad de actor clave, adapta sus capacidades tecnológicas, protocolares y organizativas a la normativa vigente, enfrentando los desafíos contemporáneos derivados de la presión sobre los recursos, la movilidad transnacional, las amenazas a la seguridad y la conservación de la biodiversidad marina.

Identificar las perspectivas de futuro y las posibles estrategias de adaptación: Abordar las tendencias emergentes (cambio climático, innovación tecnológica, amenazas asimétricas, exigencias medioambientales más estrictas) para anticipar cómo el Estado, con el apoyo de la Guardia Civil y otros actores institucionales, puede mantener la eficacia, legitimidad y sostenibilidad de su actuación en el mar territorial.

1.2. HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

La hipótesis que guía este estudio es la siguiente: “La eficacia en el ejercicio de las competencias del Estado ribereño en el mar territorial español está condicionada por la capacidad de integrar armoniosamente las disposiciones del Derecho Internacional y de la Unión Europea con las normas nacionales, así como por el papel decisivo de instituciones como la Guardia Civil, cuya versatilidad y adaptación tecnológica resultan esenciales para responder a los desafíos multifacéticos y en evolución constante del entorno marítimo.”

Esta hipótesis plantea que una adecuada gobernanza del mar territorial no solo requiere un sólido andamiaje normativo que armonice las normativas internacionales, europeas y nacionales, sino también la presencia de una fuerza de seguridad competente y tecnológicamente avanzada. La Guardia Civil, en su rol central, actúa como puente entre la legislación y su aplicación práctica, asegurando que las políticas establecidas se traduzcan en acciones efectivas sobre el terreno. La integración de la soberanía estatal con las responsabilidades compartidas impuestas por la UE y el Derecho Internacional contemporáneo demanda una respuesta flexible y coordinada, capaz de anticipar y mitigar los impactos del cambio climático, la presión sobre los recursos marinos y las amenazas transnacionales. Además, la hipótesis sugiere que la capacidad de adaptación tecnológica y la formación continua del personal de la Guardia Civil son factores críticos que potencian la efectividad operativa, permitiendo una respuesta proactiva ante emergencias y una gestión sostenible de los recursos marinos. En resumen, la hipótesis establece que la sinergia entre el marco legal y la operatividad institucional es fundamental para la gobernanza efectiva del mar territorial español

1.3. CONTEXTUALIZACIÓN Y RELEVANCIA DEL ESTUDIO

El entorno marítimo moderno no solo demanda una respuesta estatal sólida y coordinada, sino que también implica la actuación de cuerpos especializados como la Guardia Civil. La posición geográfica de España, con puntos estratégicos como el Estrecho de Gibraltar

y las Islas Canarias, la sitúa en un epicentro de actividades marítimas de alta complejidad y volumen. El Estrecho de Gibraltar, por ejemplo, es uno de los pasos marítimos más transitados del mundo, sirviendo como punto de conexión entre el Atlántico y el Mediterráneo, lo que lo convierte en una ruta clave para el comercio internacional, así como en un corredor para actividades ilícitas como el tráfico de drogas y la inmigración irregular. Las aguas de Canarias, por otro lado, son escenario de flujos migratorios irregulares que requieren una vigilancia constante y una intervención eficaz que respete los derechos humanos y cumpla con las obligaciones internacionales.

Además, la creciente conciencia ambiental y las exigencias de sostenibilidad impuestas por la UE y organismos internacionales obligan al Estado ribereño a adoptar políticas más estrictas de conservación y gestión de recursos. La implementación de tecnologías emergentes, como la inteligencia artificial para la detección temprana de amenazas y la utilización de drones para la vigilancia costera, refuerzan la capacidad operativa de la Guardia Civil y la integridad de la gestión marítima. La cooperación con agencias europeas como FRONTEX amplía el alcance de las acciones de la Guardia Civil, permitiendo una respuesta coordinada ante desafíos transnacionales y fortaleciendo la seguridad de las fronteras marítimas de la UE.

La relevancia de este estudio radica en la necesidad de comprender cómo las normativas internacionales y europeas se integran con las leyes nacionales para formar un marco coherente que permita una gestión efectiva del mar territorial. Asimismo, se enfatiza el papel crucial de la Guardia Civil como ejecutora de estas normativas, destacando su capacidad para adaptarse tecnológicamente y operativamente a un entorno en constante cambio. En un mundo donde las dinámicas geopolíticas y ambientales evolucionan rápidamente, entender esta interrelación es esencial para garantizar la seguridad, sostenibilidad y soberanía del mar territorial español.

1.4. IMPORTANCIA DEL ESTUDIO

Entender y gestionar eficazmente las competencias en el mar territorial se ha convertido en un imperativo estratégico para España, dado su rol geopolítico y su compromiso con la sostenibilidad ambiental y la seguridad marítima. Este trabajo no sólo busca esclarecer el entramado normativo que rige el mar territorial, sino también resaltar la importancia de una actuación coordinada y tecnológicamente avanzada de la Guardia Civil en la defensa y gestión de este espacio vital. Al hacerlo, pretende contribuir al fortalecimiento de la gobernanza marítima, ofreciendo una visión integral que facilite la toma de decisiones informadas y estratégicas en el ámbito marítimo nacional e internacional.

En síntesis, este estudio no solo aborda una cuestión jurídica y operativa de gran relevancia, sino que también ofrece una visión holística que integra aspectos legales, tecnológicos y operativos, contribuyendo de manera significativa a la comprensión y mejora de la gobernanza del mar territorial español en un contexto globalizado y en constante cambio.

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL CONCEPTO DE MAR TERRITORIAL Y COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO

A lo largo de la historia, la comprensión del mar territorial y las atribuciones del Estado ribereño ha experimentado una notable metamorfosis, pasando de pretensiones costeras

basadas en el poderío militar y las necesidades defensivas a concepciones mucho más matizadas, equilibradas y codificadas jurídicamente. Este tránsito responde a múltiples factores: la expansión del comercio, la búsqueda de recursos pesqueros y energéticos, la consolidación del Derecho Internacional, la aparición de nuevos actores y, más recientemente, la influencia del marco normativo de la Unión Europea, amparado en el TFUE.

Esta evolución histórica, en la que el interés soberano se ve limitado por compromisos internacionales, ambientales y de seguridad, constituye el punto de partida necesario para comprender las complejas competencias que hoy ejerce el Estado ribereño en su mar territorial. En el apartado siguiente, se examinarán los orígenes y el desarrollo del concepto de mar territorial, así como las tensiones y equilibrios que marcaron su progresiva cristalización en el orden jurídico internacional.

2.1. ORÍGENES Y DESARROLLO DEL CONCEPTO DE MAR TERRITORIAL

El concepto de mar territorial hunde sus raíces en la antigua noción según la cual los Estados costeros ejercían algún grado de control sobre las aguas adyacentes a sus costas. A lo largo de los siglos, esta idea fue mutando desde reclamaciones difusas y absolutistas hacia un marco normativo más equilibrado y consensuado, reflejo de las tensiones entre la libertad de los mares y la necesidad de los Estados de proteger sus intereses costeros, económicos, ambientales y de seguridad (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010).

En la Antigüedad, las ciudades-estado griegas y el Imperio Romano ya defendían prerrogativas sobre sus aguas próximas, motivadas por la defensa y el control comercial. El “mare nostrum” romano, concebido en el siglo II a.C., expresaba la pretensión de la República —y luego del Imperio— de imponer su poder en el Mar Mediterráneo. Durante la Edad Media, potencias como la República de Venecia extendieron su dominio sobre el Mar Adriático, llegando a ritualizar simbólicamente esta soberanía con ceremonias como el “Sposalizio del Mare”. Tales prácticas evidenciaban que el control marítimo no solo era un asunto de seguridad y comercio, sino también de identidad, prestigio y legitimación política.

En la Edad Moderna, varios Estados, especialmente en el norte de Europa, reclamaron derechos exclusivos sobre extensas áreas marítimas. Sin embargo, estas pretensiones se vieron desafiadas en el siglo XVII por las ideas de Hugo Grocio, quien en su obra “Mare Liberum” (1609) sostuvo que los océanos debían considerarse patrimonio común de la humanidad, libres de apropiación exclusiva. Esta doctrina se oponía a las ambiciones de potencias como España y Portugal, que a través del Tratado de Tordesillas (1494) habían pretendido repartirse los océanos. El planteamiento grociano subrayaba la imposibilidad de ocupar o controlar efectivamente el mar, resaltando su función como vía de comunicación global que demanda la libertad de navegación.

La tensión entre la libertad de los mares y el afán de los Estados por controlar sus costas llevó al desarrollo de la “doctrina del cañonazo”, atribuida a Cornelius van Bynkershoek a inicios del siglo XVIII. Dicha doctrina establecía que la soberanía costera se extendía hasta donde alcanzara el tiro de un cañón desde la costa (aproximadamente tres millas náuticas). Este criterio, de base técnica, representó un primer intento de conciliar las exigencias de seguridad costera con el principio de libertad de los mares.

Aunque elemental, sentó el precedente de vincular el alcance de la soberanía marítima a la capacidad efectiva de ejercer control.

El siglo XX fue testigo de esfuerzos más sistemáticos por codificar el Derecho del mar. La Conferencia de La Haya de 1930, si bien fracasó en fijar el alcance del mar territorial, marcó el inicio de debates globales que continuarían tras la Segunda Guerra Mundial. La importancia creciente de los recursos marinos, el auge de la pesca, la necesidad de proteger rutas comerciales y el interés por las reservas energéticas en el subsuelo oceánico impulsaron a muchos Estados a extender unilateralmente sus mares territoriales. Esta proliferación de reivindicaciones, a veces de hasta 200 millas náuticas, fue liderada por algunos países latinoamericanos preocupados por la sobreexplotación pesquera y la injerencia de potencias extranjeras.

La I y la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS I en 1958 y UNCLOS II en 1960) no lograron un consenso definitivo sobre la anchura del mar territorial, aunque produjeron importantes convenciones parciales. Fue la III Conferencia (1973-1982), culminada con la adopción de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) en 1982, la que estableció el límite máximo de 12 millas náuticas para el mar territorial, codificando así una práctica que contaba con amplio respaldo internacional. Además, la CNUDM creó nuevas figuras jurídicas como la zona económica exclusiva (ZEE) de hasta 200 millas náuticas, otorgando a los Estados costeros derechos soberanos en materia de explotación de recursos vivos, minerales y energéticos, sin anular la libertad de navegación y otras libertades marinas.

Esta convención, considerada la “Constitución de los océanos”, representó un logro monumental en la codificación del Derecho del mar. Logró equilibrar el interés soberano de los Estados con el principio de libertad de los mares, reflejando el delicado pacto entre potencias marítimas, países costeros y Estados con distintas necesidades y capacidades económicas. Asimismo, la CNUDM allanó el camino para que otras organizaciones, como la Unión Europea, desarrollaran marcos normativos específicos en materia pesquera, medioambiental y de seguridad marítima. El TFUE otorga a la UE competencias que impactan directamente en la gestión del mar territorial, exigiendo a los Estados miembros, entre ellos España, la armonización de sus normas con las directivas comunitarias, así como la cooperación en asuntos marítimos transfronterizos (Markus et al., 2011; Wakefield, 2016).

La evolución histórica del mar territorial, desde las reclamaciones absolutistas hasta el diseño de un régimen jurídico complejo, se inscribe en el contexto más amplio de la internacionalización y regionalización del Derecho del mar. La doctrina española ha subrayado la relevancia de esta transformación: autores como Pastor Ridruejo, Díez de Velasco y Casado Raigón enfatizan que la CNUDM y las normas europeas derivadas del TFUE han impuesto a la soberanía costera un marco de limitaciones y obligaciones internacionales. Este marco obliga a los Estados a cooperar, a equilibrar el interés nacional con el común, a considerar el medio ambiente y la sostenibilidad de los recursos y a aceptar mecanismos de solución pacífica de controversias. De esta forma, el mar territorial ya no es sólo una extensión salada del territorio, sino un espacio jurídico internacionalizado en el que la soberanía estatal se ejerce, por así decirlo, bajo el escrutinio del Derecho Internacional y la Unión Europea.

En definitiva, la evolución del concepto de mar territorial refleja la complejidad de los intereses que convergen en el ámbito marítimo, así como el constante proceso de negociación y compromiso entre Estados y la comunidad internacional. Lejos de ser un espacio estático, el mar territorial ha evolucionado desde las antiguas aspiraciones de dominio absoluto hasta la actual situación, en la que la soberanía costera encuentra un equilibrio dinámico con el interés general y los principios establecidos por la CNUDM, el Derecho de la UE y los acuerdos internacionales sobre comercio, navegación, protección ambiental y seguridad marítima. Esta transformación histórica sienta las bases para entender las competencias del Estado ribereño en la actualidad, contempladas en el marco legal global y regional, así como su proyección hacia el futuro.

2.2. EVOLUCIÓN DE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO

La definición del mar territorial, resultado de siglos de negociación, se ha visto acompañada por la expansión y diversificación de las competencias del Estado ribereño. Lejos de limitarse a la defensa y el control costero, dichas competencias se han adaptado a las realidades cambiantes en el campo de la navegación, la explotación de recursos, la protección medioambiental, la jurisdicción sobre buques extranjeros y la seguridad marítima. A lo largo de esta evolución, el Estado ribereño ha debido armonizar sus derechos soberanos con las obligaciones impuestas por el Derecho Internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), y las exigencias del Derecho de la Unión Europea, sustentadas en el TFUE, que imponen estándares comunes en ámbitos tan diversos como la pesca sostenible, la protección ambiental y la seguridad portuaria (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010; Tanaka, 2019).

2.2.1. Control de la navegación

Inicialmente orientado a fines defensivos, el control de la navegación en el mar territorial se ha ampliado hasta abarcar la regulación integral del tráfico, la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación. La adopción de sistemas tecnológicos avanzados, como el Sistema de Identificación Automática (AIS) y el Sistema de Información y Gestión del Tráfico de Buques (VTMIS), ha permitido mejorar drásticamente la capacidad del Estado ribereño para monitorear las aguas, detectar riesgos y responder con inmediatez a situaciones de emergencia.

Este perfeccionamiento no es sólo técnico; la Unión Europea ha impulsado la armonización de normas de seguridad marítima, facilitando el intercambio de información entre Estados miembros y el establecimiento de corredores de tráfico. En el Estrecho de Gibraltar, por ejemplo, la integración de AIS y VTMIS ha reducido la probabilidad de colisiones y derrames, contribuyendo a la protección del medio ambiente marino y a la eficiencia del comercio marítimo, en consonancia con las directrices de la OMI y las normas europeas en materia de seguridad y protección marítima (Harrison, 2017; Jay et al., 2016).

2.2.2. Explotación de recursos

La evolución de las competencias del Estado ribereño en materia de recursos marinos refleja la transición desde una perspectiva centrada en la pesca costera hacia una gestión más compleja, que incluye la extracción de hidrocarburos, minerales del lecho marino,

energías renovables offshore y la acuicultura. Este proceso de diversificación se ha visto reforzado por la “economía azul”, un enfoque integrado que busca equilibrar el aprovechamiento económico de los recursos con la sostenibilidad ambiental y las disposiciones del Derecho de la UE en materia pesquera y medioambiental.

En España, la Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado establece un marco integral para la gestión de los recursos pesqueros, incorporando criterios de sostenibilidad y protección del ecosistema marino. La Política Pesquera Común (PPC) y las directivas europeas relacionadas (como la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, 2008/56/CE) obligan a los Estados miembros a mantener poblaciones de peces saludables, vigilar la pesca ilegal y asegurar la protección de hábitats vulnerables. Asimismo, el desarrollo tecnológico para explotar recursos en aguas profundas ha impulsado la necesidad de marcos regulatorios específicos, integrando aspectos científicos, ambientales y económicos, y garantizando la coordinación con las instituciones de la UE (Wakefield, 2016; European Commission, 2021).

2.2.3. Jurisdicción penal y civil

La extensión de la jurisdicción penal y civil del Estado ribereño sobre buques extranjeros en tránsito por el mar territorial plantea el desafío de reconciliar la soberanía costera con la libertad de navegación y el respeto a las obligaciones internacionales. La CNUDM (arts. 27-28) establece las condiciones para ejercer esta jurisdicción, evitando injerencias arbitrarias y exigiendo proporcionalidad.

La doctrina española (Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010) y la jurisprudencia internacional han señalado que casos complejos, como el naufragio del Prestige en 2002 frente a las costas de Galicia, ponen a prueba la eficacia de la jurisdicción penal y civil estatal. Este incidente, que causó una grave catástrofe ambiental, involucró a múltiples actores internacionales y resaltó la importancia de la cooperación interestatal, la transparencia judicial y la aplicación coherente del Derecho Internacional, el Derecho de la UE y las normas nacionales.

2.2.4. Protección del medio ambiente

La conciencia ambiental creciente y las implicaciones del cambio climático han llevado a la consolidación de competencias destinadas a prevenir la contaminación marina, proteger la biodiversidad y conservar los ecosistemas. El Estado ribereño ha asumido responsabilidades que incluyen el establecimiento de Áreas Marinas Protegidas (AMP) y la adopción de medidas para restaurar hábitats dañados.

España ha sido pionera en la creación de AMPs, como el Mar de las Calmas en El Hierro (1996), que protegen ecosistemas únicos y sirven como entornos de investigación científica. La Ley 41/2010 de protección del medio marino, que transpone al ordenamiento interno la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina, exige la elaboración de estrategias marinas para cada demarcación, garantizando que las políticas nacionales se alineen con el acervo medioambiental de la UE. Este enfoque integral vincula la acción estatal con los objetivos europeos de sostenibilidad, reduciendo la contaminación, preservando la biodiversidad y promoviendo la resiliencia de los océanos frente al cambio climático (Sanz Larruga, 2018).

2.2.5. Seguridad marítima

El siglo XXI ha testimoniado la ampliación de las competencias del Estado ribereño en materia de seguridad, impulsada por amenazas emergentes como el terrorismo marítimo, la piratería, el tráfico de drogas y armas, y la inmigración irregular. Los atentados del 11 de septiembre de 2001 marcaron un punto de inflexión, llevando a la adopción del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), y promoviendo una mayor coordinación internacional y europea en materia de seguridad marítima.

España, integrando las normas internacionales y europeas, ha revisado sus protocolos de seguridad en puertos y a bordo de los buques, formando personal especializado y adoptando tecnologías avanzadas de detección. La lucha contra el narcotráfico, ejemplificada por la Operación Indalo —liderada por la Guardia Civil en cooperación con FRONTEX—, muestra la capacidad del Estado ribereño para adaptarse a amenazas transnacionales en el mar territorial, así como la importancia de la cooperación multinivel entre autoridades nacionales, europeas e internacionales (Klein, 2011; Jay et al., 2016).

La evolución de las competencias del Estado ribereño refleja la creciente complejidad de la gobernanza marítima en un entorno globalizado y tecnológicamente avanzado. Lejos de ser un proceso meramente interno, esta evolución responde a la integración de obligaciones internacionales y europeas, el diálogo constante con otros Estados, la asimilación de las directrices de la UE en cuestiones pesqueras, ambientales y de seguridad, así como la adaptación a nuevos desafíos derivados del cambio climático, la explotación de recursos en aguas profundas y las amenazas cibernéticas en el ámbito marítimo.

La capacidad del Estado ribereño para ejercer estas competencias de forma eficaz, legítima y sostenible depende de la cooperación internacional, el desarrollo de capacidades tecnológicas avanzadas y la consolidación de marcos normativos coherentes con la CNUDM, el TFUE y las demás normas internacionales. En este escenario, instituciones como la Guardia Civil en España se convierten en actores clave, operando en la interfaz entre la soberanía nacional, el interés colectivo y las exigencias de un mar territorial cada vez más complejo y multifacético.

3. MARCO JURÍDICO ACTUAL DE LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO EN EL MAR TERRITORIAL

El marco jurídico vigente que rige las competencias del Estado ribereño en el mar territorial surge de la convergencia entre el Derecho Internacional, el Derecho de la Unión Europea (con fundamento en el TFUE) y la normativa interna. Este entorno normativo, dinámico y en constante adaptación, refleja el delicado equilibrio entre soberanía costera, libertad de navegación, protección del medio ambiente, aprovechamiento sostenible de los recursos, seguridad marítima y cooperación internacional. La comprensión de estos fundamentos es clave para valorar la amplitud y los límites de las competencias estatales en el mar territorial, así como el papel que ejercen instituciones como la Guardia Civil para llevar a la práctica estos derechos y obligaciones (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010; Tanaka, 2019).

3.1. LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR (CNUDM)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), conocida como la “Constitución de los Océanos”, constituye la piedra angular del régimen jurídico internacional del mar territorial. Entró en vigor en 1994, tras décadas de intensas negociaciones y esfuerzos por codificar y armonizar el Derecho del mar. La CNUDM estableció un marco normativo amplio y detallado, dentro del cual se reconoce la soberanía del Estado ribereño sobre su mar territorial, su columna de agua, el lecho marino y el subsuelo, así como un conjunto de derechos y obligaciones cuidadosamente equilibrados.

El artículo 2 de la CNUDM proclama el principio fundamental: “La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores [...] al mar territorial.” Este reconocimiento consolida la idea de que el mar territorial forma parte integral del territorio del Estado, aunque no se trate de un ámbito de soberanía ilimitada, sino sometida a las restricciones que imponen la Convención, el Derecho Internacional y las normas europeas aplicables. El principio de paso inocente es un ejemplo ilustrativo de estas limitaciones, garantizando la libertad de navegación internacional sin comprometer los intereses legítimos del Estado ribereño.

Entre las competencias clave que la CNUDM atribuye al Estado ribereño se cuentan:

3.1.1. Soberanía sobre la columna de agua, el lecho marino y el subsuelo

La CNUDM permite al Estado ribereño ejercer su soberanía para regular todas las actividades en su mar territorial. Esto incluye la pesca, la investigación científica marina, la extracción de recursos minerales, la instalación de estructuras offshore y, en general, la adopción de medidas que aseguren la protección y el uso sostenible de los recursos. Un ejemplo es la decisión de España de prohibir la pesca de arrastre en determinadas zonas, demostrando su capacidad de equilibrar intereses económicos con consideraciones ambientales, en consonancia con la Política Pesquera Común (PPC) de la UE, que exige criterios científicos y sostenibles para la explotación de los recursos pesqueros.

Además, el alcance soberano en el mar territorial implica el derecho a planificar ordenadamente la ocupación del espacio marino, incorporando aspectos relativos a la energía eólica marina, la acuicultura y la protección de la biodiversidad. Esta soberanía no es estática, sino que debe adaptarse a los desafíos del cambio climático, la aparición de nuevas tecnologías (como el uso de drones submarinos para exploraciones científicas), y la interacción con zonas marítimas adyacentes que también se hallan sujetas a normas internacionales o europeas. La doctrina española ha resaltado la importancia de que el Estado ribereño concilie sus potestades con las obligaciones impuestas por la legislación ambiental comunitaria y el Derecho Internacional Público, garantizando la coherencia entre el desarrollo económico y la integridad ecológica (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010).

3.1.2. Derecho a regular el paso inocente de buques extranjeros (artículos 17-26)

La CNUDM garantiza el paso inocente de buques extranjeros, pero el Estado ribereño puede imponer normas y restricciones razonables para salvaguardar la seguridad, el orden público, la protección de los recursos vivos, el medio ambiente marino y las infraestructuras costeras o offshore. España, por ejemplo, aplica zonas de navegación restringida alrededor de parques eólicos marinos. Estas regulaciones, comunicadas adecuadamente a la comunidad marítima, reflejan la compatibilidad entre el principio de paso inocente y el control estatal en el mar territorial, así como la relevancia que el TFUE y las normas europeas conceden a la conservación ambiental y la seguridad marítima.

Este equilibrio normativo es especialmente significativo en puntos neurálgicos como el Estrecho de Gibraltar, donde la densidad del tráfico marítimo requiere una planificación minuciosa para evitar colisiones y mitigar riesgos ambientales. La imposición de rutas obligatorias, corredores separados para distintos tipos de buques o velocidades máximas recomendadas ejemplifica la capacidad del Estado ribereño para dar respuesta a desafíos operativos y ecológicos, en concordancia con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las directivas europeas en materia de seguridad y protección del medio marino. Esta facultad, ejercida con transparencia y proporcionalidad, refuerza la autoridad del Estado ribereño sin vulnerar los derechos de la comunidad internacional a una navegación fluida y ordenada.

3.1.3. Jurisdicción civil y penal sobre buques extranjeros (artículos 27-28)

La CNUDM habilita al Estado ribereño a ejercer jurisdicción penal y civil en circunstancias específicas, por ejemplo, cuando un delito cometido a bordo de un buque extranjero afecta la paz, el buen orden o la seguridad del país costero. Incidentes internacionales, como el secuestro del Achille Lauro, han llevado a Estados como España a desarrollar protocolos para responder a situaciones de crisis en el mar territorial. En este contexto, la doctrina española ha subrayado la importancia de integrar estos derechos soberanos con las normas europeas y los compromisos internacionales en materia de derechos humanos, asegurando la proporcionalidad y la legitimidad de la intervención estatal (Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010).

La complejidad de este ámbito también se manifiesta ante delitos ambientales, vertidos contaminantes, contrabando, tráfico de personas o armas, y otros ilícitos transnacionales. La coordinación con autoridades del Estado de pabellón, las agencias de la UE (como Europol o FRONTEX) y otros organismos internacionales resulta esencial para garantizar la eficacia, la justicia y la transparencia en la aplicación de la jurisdicción penal y civil. Además, la necesidad de respetar el principio de no discriminación, el debido proceso y las garantías fundamentales es una constante que obliga al Estado ribereño a actuar con prudencia y rigor jurídico. Esta exigencia refuerza la idea de que el ejercicio jurisdiccional en el mar territorial no es un mero despliegue de soberanía, sino un acto sometido a la moderación y responsabilidad que impone el orden jurídico internacional.

3.1.4. Control de actividades de investigación científica marina (artículo 245)

El Estado ribereño ostenta el derecho exclusivo a regular y autorizar la investigación científica marina en su mar territorial. Esto requiere la obtención de permisos por parte

de entidades extranjeras y la obligación de compartir resultados con las autoridades costeras. España, mediante la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, ha adaptado este mandato, asegurando la coherencia entre las actividades científicas y las directrices europeas sobre la gestión del medio marino, así como la preservación de la biodiversidad y la calidad ambiental.

La relevancia de esta competencia se hace aún más patente ante la creciente importancia del conocimiento científico para abordar desafíos globales, como la acidificación de los océanos, la migración de especies marinas por el cambio climático o la aparición de nuevos patógenos en el medio marino. Al regular las actividades de investigación, el Estado ribereño puede establecer prioridades científicas, garantizar la transferencia de información y promover la investigación internacional cooperativa, en consonancia con las políticas de la UE que incentivan la innovación científica y la sostenibilidad ambiental. Este control también protege al Estado costero frente a posibles prácticas indebidas, tales como la biopiratería o la explotación unilateral de datos científicos en detrimento de los intereses nacionales o de la comunidad internacional.

3.1.5. Protección y preservación del medio marino (Parte XII)

La CNUDM consagra la obligación del Estado ribereño de proteger y preservar el medio marino, impulsándolo a adoptar medidas contra la contaminación y a favor de la sostenibilidad de los ecosistemas marinos. España ha desarrollado esta competencia mediante la creación de Áreas Marinas Protegidas y la implementación de estrategias marinas derivadas de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (2008/56/CE), alineando sus políticas nacionales con los objetivos ambientales de la UE (Sanz Larruga, 2018).

Es importante subrayar que las competencias reconocidas por la CNUDM no son absolutas. El derecho de paso inocente, así como otras disposiciones convencionales, matizan el alcance de la soberanía costera, garantizando las libertades de navegación y el interés común de la comunidad internacional. Además, la CNUDM establece zonas marítimas más allá del mar territorial, como la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, en las cuales el Estado ribereño ejerce derechos y obligaciones complementarias.

La efectividad en la aplicación de estas competencias no depende únicamente del marco legal, sino de las capacidades operativas y los recursos disponibles. Aquí radica la relevancia de organismos como la Guardia Civil en España, encargados de asegurar el cumplimiento de las normas, responder ante emergencias y amenazas, y cooperar con otros Estados y agencias europeas en la vigilancia marítima, la lucha contra la contaminación, la seguridad de la navegación y la protección de los recursos y el medio marino.

En suma, la CNUDM ofrece el pilar fundamental sobre el cual se asienta el régimen jurídico actual del mar territorial. Su interacción con el Derecho de la Unión Europea, las recomendaciones de organismos internacionales y la práctica estatal refleja la complejidad y la densidad normativa en que se mueven las competencias del Estado ribereño, que deben ejercerse de forma responsable, equilibrada y en sintonía con los principios y objetivos compartidos por la comunidad internacional y el proyecto europeo.

3.2. MARCO JURÍDICO EUROPEO

La Unión Europea (UE) ha desarrollado a lo largo de las últimas décadas un complejo entramado normativo que complementa y condiciona el ejercicio de las competencias del Estado ribereño en su mar territorial. Estas normas emanan tanto del TFUE, que atribuye a la UE competencias en ámbitos como la pesca, la protección ambiental o la ordenación del espacio marítimo, como de diversas directivas, reglamentos y políticas marco que reflejan la importancia creciente de los asuntos marítimos en la agenda política europea. El objetivo es superar enfoques meramente nacionales, promoviendo una coordinación entre Estados que permita abordar eficazmente retos transfronterizos, como el deterioro de ecosistemas, la sobreexplotación pesquera, la proliferación de desechos marinos o la implantación sostenible de energías renovables offshore (Rothwell & Stephens, 2016; Tanaka, 2019).

La doctrina española (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010) ha subrayado el impacto de la integración europea en el Derecho del mar. Las normas comunitarias obligan a los Estados miembros a conciliar sus intereses soberanos con objetivos ambientales, sociales y económicos comunes. Este proceso, si bien complejo, ha impulsado el desarrollo de capacidades, la mejora de la calidad ambiental del medio marino y la optimización de recursos mediante la cooperación. España, con su extensa costa y diversidad de entornos marinos, se ha visto especialmente afectada por estas transformaciones, debiendo adaptar su ordenamiento, reforzar la coordinación interinstitucional y desarrollar estrategias integradas de gestión marítima.

Los principales elementos de este marco jurídico europeo incluyen:

3.2.1. Política Marítima Integrada (PMI)

Adoptada en 2007, la PMI busca proporcionar un enfoque más coherente de los asuntos marítimos, evitando la fragmentación de competencias entre distintos sectores y promoviendo una visión holística del entorno marino. La PMI abarca áreas como el crecimiento azul, los datos y conocimientos marítimos, la ordenación del espacio marítimo, la vigilancia marítima integrada y las estrategias de cuenca marítima. Todo ello persigue mejorar la eficiencia, la sostenibilidad y la competitividad de las economías marítimas europeas.

La Estrategia de Crecimiento Azul de la UE es un ejemplo concreto de implementación de la PMI, impulsando el desarrollo sostenible de sectores marinos emergentes, como la energía oceánica o la biotecnología marina, junto con actividades consolidadas (pesca, turismo costero). En España, esta política ha estimulado la adopción de estrategias nacionales alineadas con los objetivos europeos, combinando el impulso económico con la protección ambiental y el uso racional del espacio marino. De esta forma, la PMI no solo añade coherencia a la acción estatal, sino que facilita la proyección internacional de la UE como líder en gobernanza marina integral.

3.2.2. Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (2008/56/CE)

La Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (DMEM) se inscribe en el esfuerzo comunitario por alcanzar o mantener el buen estado ambiental del medio marino. Este instrumento normativo obliga a los Estados miembros a realizar evaluaciones iniciales

del estado de sus aguas, establecer objetivos y elaborar programas de medidas para prevenir y revertir el deterioro ecológico. Aunque el objetivo de alcanzar el buen estado ambiental para 2020 no se ha logrado plenamente, la DMEM ha impulsado esfuerzos significativos de conservación, fomentando la recogida de datos científicos, la colaboración regional y la sensibilización sobre las amenazas al medio marino.

En España, la transposición de la DMEM se materializó con la Ley 41/2010 de protección del medio marino, que divide las aguas nacionales en cinco demarcaciones marinas, reflejando la diversidad de ecosistemas y presiones ambientales. La elaboración de estrategias marinas para cada demarcación ha supuesto un avance en el conocimiento del medio marino, la definición de objetivos ambientales concretos y la adopción de programas de seguimiento y medidas integradas. Ejemplos como el monitoreo de basuras marinas en playas y fondos marinos ilustran la utilidad práctica de la directiva y su contribución a la coherencia entre la acción estatal y los estándares medioambientales europeos (Sanz Larruga, 2018).

3.2.3. Reglamento (UE) nº 1380/2013 sobre la Política Pesquera Común

La PPC regula la gestión de las poblaciones de peces y la actividad de las flotas pesqueras en la UE, incluyendo el mar territorial. Su meta es asegurar que la pesca y la acuicultura sean sostenibles ambiental, económica y socialmente. Para ello, establece Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas, basadas en datos científicos, que obligan a los Estados a restringir las capturas para prevenir la sobrepesca y garantizar la recuperación de los stocks.

La obligación de desembarque, que prohíbe descartar capturas no deseadas, ha exigido a la flota española modificar prácticas tradicionales, ajustándose a principios de selectividad y reducción de la pesca de juveniles. Este proceso ha sido complejo, pero ha impulsado la innovación en artes de pesca, el desarrollo de capacidades de control y la cooperación entre administraciones, sector pesquero y científicos. Así, la PPC ejemplifica cómo el marco normativo europeo sirve de catalizador para que los Estados miembros reconcilien los intereses del sector pesquero con las exigencias de conservación y el cumplimiento de normas internacionales, fortaleciendo la legitimidad y la eficacia de la gestión pesquera en el mar territorial.

3.2.4. Directiva 2014/89/UE por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo

La Directiva de Ordenación del Espacio Marítimo (OEM) promueve el crecimiento sostenible de las economías marítimas y el uso racional de los recursos. Requiere que los Estados miembros adopten planes de ordenación que consideren las interacciones tierra-mar y aborden posibles conflictos entre usos (pesca, turismo, extracción de minerales, energías renovables offshore, transporte marítimo). Estos planes deben integrar criterios ambientales, técnicos y socioeconómicos, alineados con las políticas de la UE y las obligaciones internacionales.

En España, la transposición de la OEM mediante el Real Decreto 363/2017 ha llevado a la elaboración de planes de ordenación del espacio marítimo para sus cinco demarcaciones marinas. Estos planes implican una coordinación estrecha entre administraciones, sector privado, comunidades autónomas y sociedad civil, y sirven para

gestionar tensiones potenciales, como las derivadas de la instalación de parques eólicos marinos. Esta planificación, informada por datos científicos y consultas públicas, demuestra cómo las normas europeas impulsan la gobernanza participativa y el aprovechamiento equilibrado del mar territorial.

Junto a estas normativas principales, otras directivas y reglamentos de la UE — como la Directiva Marco del Agua (2000/60/CE), la Directiva Hábitats (92/43/CEE) o el Reglamento (UE) 2019/1896 relativo a la Guardia Europea de Fronteras y Costas— contribuyen a conformar un complejo marco jurídico que afecta la gestión del mar territorial. Estas normas fomentan la integración de políticas sectoriales, la protección de la biodiversidad marina, la prevención de la contaminación y el refuerzo de la seguridad marítima, proporcionando un entorno más coherente y predecible para la actuación del Estado ribereño.

Aunque la implementación de las normativas europeas supone desafíos para los Estados miembros, obligados a equilibrar las demandas comunitarias con sus prioridades internas, el resultado es una gobernanza marítima más integrada, cooperativa y orientada a la sostenibilidad. En el caso de España, la adaptación a este marco comunitario ha requerido el fortalecimiento de instituciones, la inversión en capacidad técnica y científica, la formación del personal y la participación activa en foros y agencias europeas. Estas dinámicas han reforzado la proyección internacional de España, su credibilidad como gestor marino responsable y su capacidad para enfrentar retos complejos en su mar territorial en consonancia con los principios y objetivos de la UE.

3.3. MARCO JURÍDICO ESPAÑOL

En España, las competencias del Estado en el mar territorial se asientan sobre un entramado jurídico que combina la tradición jurídica nacional, las obligaciones internacionales —especialmente las derivadas de la CNUDM—, y el acervo normativo de la Unión Europea, fundamentado en el TFUE. Este marco proporciona la base legal para el ejercicio de las funciones estatales en áreas como la seguridad marítima, la protección ambiental, la gestión sostenible de los recursos vivos y no vivos, la regulación de actividades económicas (pesca, turismo, energías renovables, transporte marítimo) y la preservación del dominio público marítimo-terrestre. La doctrina española (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010) ha subrayado la complejidad de este entorno, en el que el Estado ribereño debe conciliar su soberanía con las exigencias internacionales y europeas, así como con la diversidad territorial interna.

Los principales elementos de este marco jurídico incluyen:

3.3.1. Constitución Española de 1978

El artículo 132.2 de la Constitución Española reconoce expresamente el mar territorial, la zona marítimo-terrestre, las playas y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental como bienes de dominio público estatal. Esta disposición constitucional es el pilar que fundamenta el régimen jurídico del mar territorial, garantizando su carácter inalienable, imprescriptible y de uso público. El Tribunal Constitucional ha ratificado esta interpretación en sentencias como la STC 149/1991, reafirmando la competencia exclusiva del Estado sobre este ámbito.

La relevancia constitucional del mar territorial refuerza la idea de que su gestión no puede considerarse meramente sectorial o coyuntural, sino que responde a una concepción de interés público, a la que se suman las obligaciones internacionales y las normas europeas en materia medioambiental, pesquera, de ordenación del espacio marítimo y de transporte marítimo. Esta sólida base constitucional facilita la articulación de políticas coherentes y permite al Estado español adaptarse a las exigencias del TFUE y de las directivas y reglamentos de la UE sin renunciar a los principios fundamentales de su ordenamiento interno.

3.3.2. Ley 10/1977 de 4 de enero sobre Mar Territorial

La Ley 10/1977 establece la extensión y límites del mar territorial español en 12 millas náuticas a partir de las líneas de base rectas. Su precisión geográfica es esencial no solo para definir las competencias soberanas en el mar territorial, sino también para la posterior determinación de la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, espacios en los que el Estado ribereño ostenta derechos específicos conforme a la CNUDM y a las normas europeas.

La delimitación de las líneas de base, recogida en decretos como el Real Decreto 2510/1977, ha tenido un papel clave para asegurar la coherencia geográfica con otros ordenamientos costeros del entorno y para compatibilizar los intereses de España con las disposiciones internacionales y comunitarias. Este marco geográfico es la base de las estrategias nacionales y europeas orientadas a la conservación de especies protegidas, el control del tráfico marítimo, la explotación de recursos energéticos y el desarrollo de energías renovables offshore, alineando soberanía con sostenibilidad y cooperación internacional.

3.3.3. Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas

La Ley de Costas regula la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre, abarcando la franja costera y el mar territorial adyacente. Aunque centrada en el ámbito costero, esta norma tiene un impacto significativo sobre el mar territorial, al establecer un régimen de protección que impide la privatización de estos espacios y limita las construcciones y actividades perjudiciales para el medio ambiente.

La restauración de ecosistemas costeros, la demolición de construcciones ilegales y la regulación del uso de las playas y la zona marítimo-terrestre influyen directamente en la calidad ambiental del mar territorial. Esta ley ha contribuido a armonizar la acción del Estado con las demandas de la sociedad civil, las normativas europeas sobre hábitats y la Directiva Marco del Agua, mejorando la resiliencia costera y la salud de los ecosistemas marinos. La interacción entre las normas nacionales y las disposiciones europeas ha impulsado una gestión integrada de la zona costera y la franja marina adyacente, reforzando la coherencia de las políticas marítimas españolas.

3.3.4. Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Este texto refundido unifica la normativa relativa a la planificación, gestión y explotación de los puertos de interés general, así como el régimen de la marina mercante. Tiene un impacto directo en la gestión del tráfico marítimo, la seguridad de la navegación, la

prevención de la contaminación y la respuesta a emergencias marítimas. Por ejemplo, la implementación del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, derivado de este marco, establece protocolos claros ante vertidos de hidrocarburos u otras sustancias nocivas.

La articulación de estas políticas portuarias con las normas europeas sobre seguridad marítima y medioambiente, y con las directrices internacionales de la OMI, permite a España desempeñar un papel destacado en la gestión sostenible del transporte marítimo en su mar territorial. Asimismo, la coordinación con las autoridades autonómicas, las administraciones portuarias, el sector privado y las agencias europeas de seguridad marítima favorece la adopción de estándares técnicos y operativos más exigentes, que incrementan la competitividad y la responsabilidad ambiental de los puertos españoles.

3.3.5. Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima

La Ley de Navegación Marítima moderniza y unifica el régimen jurídico de la navegación en aguas españolas, abarcando situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación por mar. Regula aspectos esenciales como el estatuto de los buques, el contrato de fletamento y de pasaje, los accidentes de la navegación, la limitación de responsabilidad y la competencia en asuntos marítimos.

De especial relevancia es la regulación del salvamento marítimo, que obliga a prestar auxilio a personas en peligro en el mar, un principio consagrado por el Derecho del mar internacional y reforzado por las normas europeas en materia de derechos humanos y protección de la vida humana en la mar. Esta ley, al tiempo que se integra con las obligaciones derivadas del TFUE y las directivas de la UE sobre transporte marítimo, promueve la seguridad y la cooperación internacional, mejorando la capacidad de respuesta de España ante emergencias y fortaleciendo la colaboración con otros Estados y organizaciones.

3.3.6. Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino

Esta ley transpone la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (2008/56/CE) al ordenamiento jurídico español, estableciendo el marco para la adopción de medidas orientadas a lograr o mantener el buen estado ambiental del medio marino. La división de las aguas marinas españolas en cinco demarcaciones y la elaboración de estrategias marinas específicas refleja la adaptación de España a las exigencias europeas.

La creación de áreas marinas protegidas, el control de vertidos, la lucha contra la contaminación por plásticos y la conservación de especies vulnerables son ejemplos concretos de la aplicación de esta ley. Su integración con las políticas sectoriales nacionales (pesca, energía, turismo) y con las obligaciones internacionales (CNUDM, convenios de la OMI) facilita la coherencia entre la acción estatal y la visión europea de un medio marino sano y productivo.

Este complejo marco jurídico español, en constante adaptación a las innovaciones tecnológicas, las presiones sobre los ecosistemas marinos y las amenazas emergentes, exige una coordinación estrecha entre diferentes organismos, niveles de la administración y actores privados. Asimismo, la distribución de competencias entre el Estado y las

Comunidades Autónomas ha suscitado tensiones y conflictos, resueltos en ocasiones por el Tribunal Constitucional. Aunque el Estado conserva la competencia exclusiva sobre el mar territorial, las Comunidades Autónomas pueden gestionar ciertas actividades (como la pesca en aguas interiores, el marisqueo o la acuicultura) conforme a sus Estatutos de Autonomía.

El resultado es un entramado jurídico que canaliza la soberanía del Estado ribereño a través de normas constitucionales, leyes nacionales, disposiciones europeas y compromisos internacionales. Esta complejidad, lejos de ser un obstáculo, proporciona la flexibilidad y el rigor necesarios para responder a los retos del siglo XXI en el mar territorial: la protección de la biodiversidad, la prevención de la contaminación, la seguridad de la navegación, la explotación responsable de recursos y la integración en un orden marítimo global marcado por la interdependencia, la innovación y la cooperación.

4. LA GUARDIA CIVIL Y LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MAR TERRITORIAL

La Guardia Civil, como cuerpo de seguridad de naturaleza militar, desempeña un papel esencial en el control, protección y gestión del mar territorial español. Su actuación se enmarca en un entramado normativo que combina la legislación interna, el Derecho Internacional (principalmente la CNUDM) y las obligaciones europeas derivadas del TFUE y de la Política Marítima Integrada de la Unión Europea. Esta articulación garantiza que la Guardia Civil ejerza sus competencias con base legal sólida, alineada con los principios de sostenibilidad, seguridad, protección ambiental y respeto a las libertades de navegación, respondiendo a las necesidades operativas de un escenario marítimo complejo y dinámico.

Los guardias civiles desplegados en el ámbito marítimo afrontan múltiples desafíos, desde la prevención de la inmigración irregular y el narcotráfico hasta la protección de infraestructuras críticas, el control del cumplimiento de cuotas pesqueras y la persecución del contrabando. Estas tareas, que implican una adaptación continua a nuevas rutas de tráfico, cambios climáticos, innovaciones tecnológicas y amenazas emergentes como el cibercrimen marítimo, encuentran su justificación legal en un conjunto de normas nacionales e internacionales que otorgan a la Guardia Civil un mandato claro y eficaz en el mar territorial.

4.1. BASE LEGAL DE LAS COMPETENCIAS MARÍTIMAS DE LA GUARDIA CIVIL

La base legal que respalda la actuación marítima de la Guardia Civil no es un mero entramado formal, sino el cimiento operativo que legitima su intervención y establece el alcance de sus competencias. Estas normas, interpretadas a la luz de la doctrina española (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010), se conjugan con las exigencias internacionales de la CNUDM y las disposiciones europeas en materia de pesca, medioambiente y seguridad, reflejando la necesaria integración del Estado ribereño en un sistema global y supranacional de gobernanza marítima.

La efectiva aplicación de estas leyes requiere no solo conocimiento jurídico, sino también recursos tecnológicos (vigilancia aérea, satelital, sistemas integrados), formación especializada y coordinación con otras instituciones (Salvamento Marítimo, FRONTEX,

Europol, OMI). De este modo, la Guardia Civil se erige como un actor clave en la protección del mar territorial, contribuyendo a la seguridad colectiva y al cumplimiento de los estándares internacionales y europeos

4.1.1. Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad

Esta norma, fundamento esencial de la organización policial española, atribuye a la Guardia Civil competencias en la protección de la naturaleza y el medio ambiente, incluyendo la riqueza piscícola y otros recursos marinos. En el contexto del mar territorial, esto se traduce en la vigilancia de la actividad pesquera, la verificación del cumplimiento de las cuotas establecidas por la UE (en el marco de la PPC) y la prevención de artes de pesca ilegales. Un ejemplo concreto es la inspección de buques pesqueros en el Golfo de Cádiz, donde se ha detectado pesca furtiva de atún rojo, especie sometida a estrictas regulaciones internacionales y comunitarias.

Este mandato medioambiental no solo protege los recursos vivos, sino que también contribuye a la sostenibilidad económica del sector pesquero y a la preservación de los ecosistemas marinos. La Guardia Civil, al actuar en estas tareas, refuerza el compromiso de España con la responsabilidad ambiental y el cumplimiento de las obligaciones europeas, demostrando que la protección del medio marino no es un aspecto accesorio, sino una prioridad estratégica y ética.

4.1.2. Real Decreto 207/2024 (Mando de Fronteras y Policía Marítima de la Guardia Civil)

Este Real Decreto sustituye al anterior Real Decreto 1181/2008 y define la estructura orgánica actual del Ministerio del Interior, incorporando el Mando de Fronteras y Policía Marítima como uno de los cuatro mandos de la Guardia Civil. Este cambio organizativo refuerza la capacidad operativa del Cuerpo para gestionar de manera más eficiente las tareas marítimas, integrando funciones de control fronterizo, seguridad marítima y protección ambiental en una estructura centralizada y coordinada.

El Mando de Fronteras y Policía Marítima se encarga de supervisar y coordinar las operaciones marítimas, garantizando el cumplimiento de las normativas nacionales, europeas e internacionales. Además, facilita la cooperación con otras agencias y organismos internacionales, optimizando la respuesta ante emergencias, amenazas transnacionales y actividades ilícitas en el mar territorial.

4.1.3. Ley 8/2011 de Protección de Infraestructuras Críticas

Aunque no se centra exclusivamente en el ámbito marítimo, esta ley asigna a la Guardia Civil responsabilidades cruciales en la protección de infraestructuras críticas ubicadas en el mar territorial o en la zona marítimo-terrestre. Puertos, terminales energéticas offshore y cables submarinos de comunicaciones son ejemplos de instalaciones que la Guardia Civil debe resguardar. Imaginemos un escenario donde un puerto andaluz considerado infraestructura crítica recibe amenazas de sabotaje: la Guardia Civil, con este sustento legal, puede establecer protocolos de seguridad, realizar evaluaciones de riesgo y coordinar respuestas integradas ante incidentes, alineándose con las directrices europeas en materia de seguridad de la cadena logística y protección de infraestructuras.

Esta protección no solo garantiza la continuidad de servicios esenciales (transporte marítimo, abastecimiento energético, comunicaciones), sino que también fortalece la posición de España en el contexto de la UE, mostrando su capacidad para contribuir a la resiliencia y la estabilidad en el espacio marítimo común. De esta forma, la Guardia Civil no solo defiende intereses nacionales, sino que refuerza la integridad del mercado interior europeo y la confianza mutua entre Estados miembros.

4.1.4. Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando

Esta ley confiere a la Guardia Civil herramientas legales para perseguir el contrabando marítimo, una amenaza recurrente en ciertas áreas del mar territorial, como el Estrecho de Gibraltar, donde el contrabando de tabaco es un problema persistente. Gracias a esta norma, la Guardia Civil puede abordar embarcaciones sospechosas, inspeccionar su carga y, en caso de hallarse evidencias ilícitas, proceder a la incautación y detención de los responsables. Un ejemplo práctico es la detección de lanchas rápidas que, bajo la apariencia de turismo náutico, introducen tabaco sin declarar, generando pérdidas fiscales y fomentando redes de delincuencia organizada.

La lucha contra el contrabando marítimo refuerza la integridad de las fronteras exteriores de la UE, evitando la distorsión de los mercados y la financiación de otras actividades criminales. Con ello, la Guardia Civil contribuye a la eficacia de la política aduanera europea, integrando sus actuaciones en las estrategias comunitarias contra el crimen transnacional y la economía sumergida.

4.1.5. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima

Aunque esta ley no se centra en la Guardia Civil, su impacto es notable, ya que regula aspectos de la navegación, la jurisdicción marítima y el salvamento. En virtud de esta ley, la Guardia Civil colabora estrechamente con Salvamento Marítimo para asistir a embarcaciones en dificultades, cumpliendo el principio humanitario fundamental de auxiliar a personas en peligro en el mar. Un ejemplo es el rescate de migrantes en pateras a la deriva en aguas próximas a las Islas Canarias, donde la acción coordinada entre ambos cuerpos salva vidas y ofrece una respuesta humanitaria alineada con las obligaciones internacionales y europeas en materia de derechos humanos.

Asimismo, la ley aborda cuestiones de competencia jurídica en asuntos marítimos, clarificando el papel de la Guardia Civil en la investigación de delitos ocurridos en el mar territorial. Esto cobra importancia en casos complejos, como el abordaje de buques vinculados a organizaciones criminales, o la recopilación de pruebas en incidentes ambientales. Esta seguridad jurídica facilita la interacción con órganos judiciales nacionales y, llegado el caso, con mecanismos de cooperación europea y extradiciones, completando el círculo de eficacia legal.

4.1.6. Real Decreto 1181/2008, de 11 de julio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior

Este Real Decreto reemplaza al derogado Real Decreto 1181/2008 y consolida las funciones marítimas de la Guardia Civil dentro de la Jefatura Fiscal y de Fronteras, unificando criterios y optimizando la coordinación entre unidades. Así, se refuerza la capacidad del Cuerpo para gestionar la vigilancia marítima, la represión del contrabando,

la inmigración irregular por vía marítima y la protección del medio ambiente marino en el mar territorial. Por ejemplo, la actuación en patrullas marítimas conjuntas con FRONTEX en el Mediterráneo occidental demuestra la habilidad de la Guardia Civil para cooperar con otras agencias, intercambiar información y responder con rapidez a amenazas emergentes.

Esta dimensión organizativa refuerza la posición de la Guardia Civil como un interlocutor fiable y experimentado en foros internacionales y europeos. La profesionalización, el rigor técnico y la adaptabilidad ante escenarios cambiantes —como el uso de drones para detectar embarcaciones clandestinas o el aprovechamiento de la inteligencia artificial para analizar patrones de tráfico— consolidan la eficacia del Cuerpo en el ejercicio de sus competencias, alineando sus capacidades con los estándares que la UE y la comunidad internacional esperan de un actor de referencia en la seguridad marítima.

En definitiva, el conjunto de normas que configuran la base legal de las competencias marítimas de la Guardia Civil ofrece un sólido marco operativo. Su correcta aplicación, unida a la formación continua del personal, la modernización de medios y la colaboración con otras instituciones nacionales e internacionales, permite a la Guardia Civil no solo garantizar la soberanía y la seguridad en el mar territorial español, sino también contribuir a la gobernanza marítima europea y global. Este esfuerzo mancomunado se traduce en una mayor eficiencia, legitimidad y eficacia en las actuaciones del Cuerpo, proyectando una imagen de autoridad y profesionalidad acorde con las demandas del siglo XXI y con las expectativas de la ciudadanía, las instituciones europeas y la comunidad internacional.

4.2. FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LA GUARDIA CIVIL EN EL MAR TERRITORIAL

La Guardia Civil, en su compromiso con la seguridad marítima y la protección del mar territorial, asume una diversidad de funciones que abarcan desde el control fronterizo hasta la defensa del medio ambiente marino. Estas competencias se ejercen bajo el amparo del marco legal nacional, las obligaciones internacionales derivadas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM, 1982) y el acervo normativo de la Unión Europea (sustentado en el TFUE y en diversas Directivas y Reglamentos sectoriales), reflejando la naturaleza compleja y multinivel de la gobernanza marítima (Churchill & Lowe, 1999; Tanaka, 2019; Rothwell & Stephens, 2016).

La profesionalidad, versatilidad y capacidad de adaptación de la Guardia Civil permiten abordar estas amenazas cambiantes con eficacia, salvaguardando la soberanía del Estado, la seguridad de las rutas marítimas, la conservación de los recursos naturales y la prevención del delito (Pastor Ridruejo, 1997; Díez de Velasco, 2004; Casado Raigón, 2010). Las funciones descritas a continuación no solo requieren conocimientos jurídicos, tácticos y técnicos, sino también una visión integral que tenga en cuenta las exigencias ambientales, las dinámicas del crimen organizado, las presiones migratorias y la necesidad de cooperar con otras instituciones nacionales e internacionales (Markus et al., 2011; European Commission, 2021).

Este enfoque integral, alineado con las políticas europeas de vigilancia y ordenación del espacio marítimo (Directiva 2014/89/UE), fortalece la posición de España como un actor responsable en la gobernanza marítima internacional. Asimismo, la cooperación con organismos como FRONTEX, Europol y la Organización Marítima Internacional (OMI) refuerza la dimensión transnacional de estas funciones, asegurando una respuesta coherente a los retos del siglo XXI en el mar territorial. Estas funciones incluyen:

4.2.1. Vigilancia y control de fronteras marítimas

La vigilancia y el control de las fronteras marítimas constituyen una de las misiones más sensibles y exigentes para la Guardia Civil, especialmente en un contexto marcado por la inmigración irregular, el tráfico de mercancías ilícitas y la presión migratoria en áreas como las Islas Canarias (Frontex, 2021). El despliegue de patrullas marítimas, vigilancia aérea y sistemas de detección en tierra como el SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior) permite detectar embarcaciones a gran distancia y actuar con antelación, garantizando el respeto de los derechos humanos y la dignidad de las personas socorridas.

En 2023, la interceptación de más de 15.000 inmigrantes irregulares y la incautación de numerosas embarcaciones testimonia la eficacia de esta labor, que la Guardia Civil desempeña en coordinación con FRONTEX mediante operaciones como la “Operación Indalo” en el Mediterráneo occidental. Esta cooperación internacional y europea refuerza la seguridad de las fronteras exteriores de la UE, contribuyendo a una respuesta conjunta ante flujos migratorios complejos y a las amenazas criminales asociadas (Délégué à la mer et au littoral, 2019).

4.2.2. Lucha contra el narcotráfico y otras formas de delincuencia organizada

La lucha contra el narcotráfico y la delincuencia organizada en el mar territorial español exige inteligencia operativa, medios navales adecuados y la capacidad de actuar en alta mar. La Guardia Civil, capitalizando su experiencia y conocimiento del entorno marítimo, desarrolla misiones de información, seguimiento y abordaje de embarcaciones sospechosas, interrumpiendo el abastecimiento de drogas y contrarrestando el contrabando de tabaco, armas u otros productos ilegales (Harrison, 2017; Klein, 2011).

Un ejemplo destacado es la “Operación Golfo-Ártabro” en 2023, culminada con la incautación de 7,5 toneladas de cocaína en un velero en aguas del Atlántico. Esta operación evidencia la capacidad de la Guardia Civil para ejecutar misiones complejas en alta mar, coordinarse con agencias internacionales y emplear tecnologías avanzadas de vigilancia y comunicaciones. La acción contra el contrabando en el Estrecho de Gibraltar, región crítica por las redes de tráfico ilícito, refuerza la importancia del control marítimo en la defensa de la economía legal, la protección fiscal y la seguridad del mercado interior europeo (Wakefield, 2016).

4.2.3. Protección del medio ambiente marino

La protección del medio ambiente marino es una tarea esencial, máxime en un escenario marcado por la sobreexplotación pesquera, la contaminación y el impacto del cambio climático en los ecosistemas marinos (Hassan, 2006; Sanz Larruga, 2018). La Guardia Civil, mediante el SEPRONA y otras unidades, realiza inspecciones para detectar vertidos

ilegales, artes de pesca no autorizadas y otras prácticas dañinas para la biodiversidad. Estas actuaciones se enmarcan en las obligaciones internacionales (CNUDM, Parte XII) y europeas (Directiva 2008/56/CE) para la conservación de la biodiversidad marina.

La “Operación Poseidón” en 2023, en las costas de Almería, refleja el compromiso del Cuerpo en este ámbito. La detección de pesca ilegal en el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, la imposición de multas y la promoción de procedimientos judiciales contra infractores confirman la eficacia de la Guardia Civil en la defensa de la biodiversidad marina. La vigilancia activa de Áreas Marinas Protegidas, como el Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera, refuerza la coherencia con las metas ambientales de la UE y las obligaciones internacionales de conservación (Day et al., 2019).

4.2.4. Seguridad de la navegación y control de la pesca

La seguridad de la navegación y el control de la pesca constituyen esferas donde la Guardia Civil ejerce un papel clave, garantizando la legalidad y el respeto a las normas técnicas y ambientales (Rothwell & Stephens, 2016). En colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), el Convenio de Colaboración para el Control e Inspección de las Actividades de Pesca Marítima fortalece la capacidad del Cuerpo para supervisar las actividades pesqueras, comprobar la documentación, el equipo de seguridad, las cuotas y la prevención de la pesca ilegal.

Durante la campaña de atún rojo de 2023, la Guardia Civil realizó más de 500 inspecciones a buques pesqueros, asegurando el cumplimiento de las cuotas establecidas por la UE y el respeto de las tallas mínimas y vedas. Esta labor, que combina conocimientos técnicos, jurídicos y ambientales, se erige en pilar del ordenamiento pesquero, contribuyendo al equilibrio entre el sector pesquero y la sostenibilidad a largo plazo, en sintonía con las políticas pesqueras comunes y las directrices internacionales de gestión de recursos marinos (FAO, 1995; Wakefield, 2016).

4.2.5. Protección de infraestructuras críticas marítimas

La protección de infraestructuras críticas marítimas (puertos, plataformas offshore, cables submarinos) es otra función esencial. La valoración de riesgos, la implementación de medidas de seguridad y la respuesta rápida ante amenazas garantizan la continuidad de servicios estratégicos, la seguridad energética y la estabilidad del comercio marítimo (Klein, 2011). El puerto de Algeciras, por ejemplo, considerado infraestructura crítica por su importancia estratégica, cuenta con la presencia permanente de la Guardia Civil, patrullajes regulares y coordinación con las autoridades portuarias, anticipando incidentes y neutralizando posibles ataques o sabotajes.

En un entorno de creciente complejidad tecnológica, estas infraestructuras pueden ser objetivo de ciberataques o amenazas híbridas. La Guardia Civil, al integrar la protección física con estrategias de ciberseguridad, refuerza la resiliencia de la cadena logística y la fiabilidad del transporte marítimo, cumpliendo con las expectativas europeas e internacionales en materia de seguridad de infraestructuras críticas (Reglamento (UE) 2019/1896).

4.2.6. Lucha contra el terrorismo marítimo

Pese a que España no ha sufrido incidentes terroristas marítimos significativos, la Guardia Civil mantiene un alto nivel de vigilancia y colabora con agencias de inteligencia nacionales e internacionales para prevenir cualquier amenaza. La participación en ejercicios internacionales de contraterrorismo marítimo, el intercambio de información y la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP, OMI), permiten anticipar riesgos y mantener la alerta.

La Guardia Civil puede, por ejemplo, desplegar unidades especializadas para inspeccionar buques sospechosos o reforzar la seguridad en puertos estratégicos, actuando en consonancia con las normas europeas e internacionales de seguridad portuaria. Estas acciones preventivas aumentan la capacidad de respuesta ante escenarios de crisis y consolidan el papel del Cuerpo como garante de la seguridad marítima y del orden internacional.

4.2.7. Apoyo a la investigación científica marina y salvaguarda del patrimonio cultural subacuático

La Guardia Civil también colabora con instituciones científicas y universidades en misiones de investigación oceanográfica, promoviendo el conocimiento científico, la conservación de los recursos marinos y la detección temprana de especies invasoras. Esta labor refuerza las estrategias europeas y globales de gestión sostenible de los mares, alineándose con las metas de la UE y convenios internacionales como el Convenio sobre la Diversidad Biológica.

Además, el Cuerpo protege yacimientos arqueológicos submarinos y pecios de valor histórico, previniendo el expolio y el deterioro del patrimonio cultural subacuático (UNESCO, 2001). La experiencia del GEAS en buceo y técnicas subacuáticas, combinada con el marco legal nacional e internacional, facilita la defensa del patrimonio cultural sumergido. Aunque el ejemplo del galeón San José ocurrió frente a las costas de Colombia, muestra la capacidad de la Guardia Civil para operar en misiones comparables en aguas españolas, resguardando la historia y la identidad marítima nacionales.

Estas múltiples funciones, fundamentadas en la formación continua, el uso de tecnologías avanzadas (drones, inteligencia artificial, sistemas de vigilancia) y la cooperación con entidades nacionales e internacionales, evidencian la versatilidad y profesionalidad de la Guardia Civil en el entorno marítimo. Su labor, en constante adaptación a los retos del presente y del futuro, consolida la posición de España como un Estado ribereño comprometido con la seguridad, la sostenibilidad, la defensa del patrimonio común y el pleno respeto a las normas internacionales y europeas que rigen la vida en los océanos.

4.3. MEDIOS Y CAPACIDADES DE LA GUARDIA CIVIL EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

Para afrontar con eficacia las múltiples funciones que desempeña en el mar territorial, la Guardia Civil ha desarrollado un conjunto de recursos y capacidades altamente especializadas, alineadas con las exigencias del Derecho Internacional, las normas de la

UE y la legislación nacional. Estos medios abarcan desde buques oceánicos con gran autonomía hasta sistemas de vigilancia costera avanzados, pasando por unidades subacuáticas de élite, centros de coordinación operativa y medios aéreos (Harrison, 2017; Rothwell & Stephens, 2016). Su finalidad es ofrecer respuestas flexibles, eficaces y proporcionales a las amenazas contemporáneas, incluyendo el narcotráfico, la inmigración irregular, la pesca ilegal, la contaminación marina, el terrorismo marítimo o el sabotaje a infraestructuras críticas.

La continua modernización de los medios materiales y tecnológicos, sumada a la formación especializada del personal, garantizan la eficacia de las operaciones marítimas. Esta adaptación constante, basada en la experiencia operativa, el análisis de riesgos y la cooperación con otras instituciones nacionales e internacionales (Salvamento Marítimo, FRONTEX, Europol, OMI), fortalece la resiliencia de la Guardia Civil ante escenarios cada vez más complejos. Así, el Cuerpo está en condiciones de anticipar amenazas, aplicar las normas internacionales y europeas vigentes (CNUDM, TFUE, Directivas sobre pesca, medio ambiente, seguridad portuaria), y colaborar en la gobernanza marítima global (Tanaka, 2019; European Commission, 2021).

4.3.1. Flota marítima

La Guardia Civil dispone de una flota diversa que incluye patrulleras de altura, patrulleras medias y embarcaciones semirrígidas, diseñadas para diferentes tipos de misiones y condiciones marítimas. En 2023, la Guardia Civil contaba con:

4.3.1.1. Buques Oceánicos: Uno de ellos es el "Río Segura", que fue encargado en 2008 y entregado en 2010, con base en Las Palmas de Gran Canaria. Este buque tiene una longitud de 73 metros y es capaz de realizar misiones prolongadas en alta mar. Además, la Guardia Civil está en proceso de adquirir un nuevo buque oceánico que reemplazará al "Río Miño", un buque más antiguo que ha superado su vida útil. Este nuevo buque, el Duque de Ahumada cuya construcción ha sido autorizada por el Consejo de Ministros con un presupuesto de 35 millones de euros, está diseñado para mejorar las capacidades logísticas y operativas del SEMAR. Tendrá una eslora de entre 75 y 85 metros, capacidad para una tripulación de hasta 75 personas, y podrá permanecer en el mar entre 20 y 30 días.

La incorporación del Duque de Ahumada fortalece significativamente la capacidad operativa del SEMAR, permitiendo un control más efectivo de las rutas marítimas estratégicas y una respuesta más ágil ante amenazas emergentes en el mar territorial español. Este buque representa una inversión clave en la modernización y eficiencia de la Guardia Civil, alineándose con los objetivos de seguridad, sostenibilidad y protección ambiental establecidos por España y la Unión Europea.

4.3.1.2. Patrulleras de altura: Estas embarcaciones de gran autonomía son capaces de operar en alta mar y en condiciones meteorológicas adversas. Están equipadas con tecnología avanzada de navegación y comunicaciones, lo que les permite realizar misiones de larga duración y proporcionar apoyo logístico en operaciones complejas.

4.3.1.3. Patrulleras medias: Son embarcaciones versátiles utilizadas principalmente para el patrullaje costero y operaciones en el mar territorial. Su tamaño y características les

permiten una mayor maniobrabilidad en aguas poco profundas y una respuesta rápida a incidentes cerca de la costa.

4.3.1.4. Patrulleras de alta velocidad: Estas unidades rápidas son fundamentales para intervenciones inmediatas y persecuciones. Su velocidad y agilidad las hacen ideales para interceptar embarcaciones sospechosas en operaciones contra el narcotráfico y la inmigración irregular.

Esta diversificación de medios garantiza la adaptabilidad a las condiciones meteorológicas y la amplitud geográfica del mar territorial, asegurando que la Guardia Civil pueda responder con precisión y eficacia a las distintas amenazas (García Pérez, 2017; Suárez de Vivero & Rodríguez Mateos, 2016).

4.3.2. Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)

El SIVE integra radares de alta resolución, cámaras térmicas, visores nocturnos, estaciones sensoras costeras y un centro de control capaz de procesar datos en tiempo real. Este sistema, que puede considerarse una red integral de inteligencia marítima, permite vigilar el tráfico las 24 horas, detectar embarcaciones a gran distancia, identificar comportamientos anómalos y anticipar posibles amenazas (Hassan, 2006; Markus et al., 2011). En 2023, en la costa de Almería, el SIVE localizó una embarcación vinculada al narcotráfico a más de 30 km, posibilitando una operación conjunta con unidades terrestres, marítimas y aéreas, culminando en la incautación de más de 2 toneladas de hachís.

La utilidad del SIVE trasciende el combate al narcotráfico: resulta esencial para gestionar flujos migratorios, detectar pesca furtiva, controlar el tráfico cercano a infraestructuras críticas e incrementar la eficacia operativa en la protección ambiental y la seguridad portuaria (Código PBIP, OMI). La combinación de sensores y el análisis predictivo mediante inteligencia artificial permiten optimizar recursos, reducir el tiempo de reacción y reforzar la posición de la Guardia Civil como actor clave en la seguridad marítima europea (Frontex, 2021).

4.3.3. Personal especializado

La formación especializada del personal garantiza que la Guardia Civil disponga de agentes capacitados para operar en entornos marítimos complejos. Estos agentes reciben instrucción en legislación marítima internacional, técnicas de abordaje, inspecciones pesqueras, salvamento, rescate y buceo profesional (Casado Raigón, 2010). Esta diversidad de competencias les permite adaptarse a escenarios de alta mar o aguas costeras, con el respaldo de conocimientos técnicos y jurídicos sólidos.

El Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) ejemplifica esta especialización. Sus miembros, formados rigurosamente, pueden llevar a cabo misiones bajo el agua que requieren habilidades avanzadas, como la recuperación de evidencias sumergidas en investigaciones criminales, el rescate de víctimas en naufragios o la inspección de pecios de alto valor patrimonial. La recuperación de un alijo de cocaína sumergido frente a las costas de Galicia en 2023 ilustra la pericia del GEAS, sumando destrezas de buceo profesional, conocimiento del medio marino y coordinación táctica a la eficacia operativa de la Guardia Civil (UNESCO, 2001).

4.3.4. Centro de Coordinación para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras (CECORVIGMAR)

El CECORVIGMAR es el centro neurálgico de las operaciones marítimas, integrando sistemas de comunicación avanzados, gestión de crisis y análisis de información procedente de múltiples fuentes (SIVE, medios aéreos, datos de inteligencia, reportes internacionales). Esta perspectiva global permite una toma de decisiones informada y la coordinación de respuestas complejas con varias unidades operativas, otros Estados miembros de la UE, y en ocasiones, organismos internacionales.

La “Operación Neptuno” en 2023, dirigida contra una red de tráfico de personas en el Mediterráneo occidental, es un ejemplo elocuente. La capacidad del CECORVIGMAR para procesar información en tiempo real, asignar recursos y supervisar la evolución de la operación resultó decisiva para su éxito, reforzando la credibilidad internacional de la Guardia Civil y su habilidad para cooperar con socios europeos (European Commission, 2021).

4.3.5. Medios aéreos

Los medios aéreos (aviones, helicópteros, drones) amplían el radio de acción, la capacidad de detección y la versatilidad del Cuerpo en el mar territorial (Rothwell & Stephens, 2016). Aviones de vigilancia marítima de larga duración pueden localizar actividades ilícitas a más de 100 millas náuticas, seguir embarcaciones sospechosas durante horas y coordinar su interceptación con unidades marítimas. Un caso paradigmático es la misión de marzo de 2024, en la que un CN235-300 MP Persuader detectó un cargamento de más de 3 toneladas de hachís tras localizar una embarcación a gran distancia.

Los helicópteros, equipados con sistemas de visión nocturna y cámaras térmicas, resultan cruciales en operaciones de búsqueda y rescate, así como en la persecución de lanchas rápidas de contrabandistas. Los drones, por su parte, ofrecen vigilancia discreta en zonas costeras inaccesibles, seguimiento de objetivos sin alertar a los delincuentes y apoyo en misiones de protección medioambiental. Estas aeronaves, combinadas con otros medios, proporcionan una capacidad de respuesta integral, adaptada a la diversidad de escenarios del mar territorial.

La integración de esta flota marítima, el SIVE, el personal especializado, el CECORVIGMAR y los medios aéreos dota a la Guardia Civil de una capacidad operativa excepcional, preparada para afrontar retos presentes y futuros en el mar territorial. Esta adaptación, basada en la experiencia, la innovación tecnológica y la formación continua, garantiza la eficacia de las intervenciones, la protección del medio marino, el control de actividades ilícitas y la seguridad de las personas, contribuyendo a la estabilidad, la legalidad y el bienestar en el ámbito marítimo de España y la Unión Europea.

5. CONCLUSIONES

El ejercicio de las competencias del Estado ribereño en el mar territorial español se sitúa actualmente en un punto de inflexión marcado por la complejidad y la interdependencia de las amenazas que afectan a la seguridad marítima y al medio marino. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM, 1982), el acervo normativo

de la Unión Europea (sustentado en el TFUE y en políticas integradas como la Política Marítima Integrada y la Política Pesquera Común), así como la legislación nacional (Constitución Española, Ley 10/1977, Ley 22/1988, Ley 14/2014, entre otras), proporcionan un marco jurídico robusto. Este marco, sin embargo, debe evolucionar y adaptarse constantemente ante retos emergentes como el cambio climático, las nuevas formas de delincuencia organizada, la sobreexplotación de recursos y las amenazas cibernéticas (Harrison, 2017; Tanaka, 2019).

España ha demostrado una notable capacidad de adaptación y compromiso con las normas internacionales y europeas, reforzando su posición como Estado ribereño responsable. La Guardia Civil, figura central en la implementación de la política de seguridad marítima, se configura como un actor clave en la protección de la soberanía, la seguridad, el medio ambiente y la economía del mar territorial. Su versatilidad, profesionalidad y capacidad de respuesta le permiten asumir un papel de vanguardia, integrando la experiencia operativa con la formación continua, la modernización tecnológica y la colaboración con otros organismos nacionales e internacionales (Frontex, Europol, OMI, UNESCO).

No obstante, los desafíos futuros exigirán una actitud proactiva y flexible. El avance tecnológico —con la proliferación de drones, sistemas autónomos, inteligencia artificial aplicada a la vigilancia marítima— demandará una actualización permanente de medios y procedimientos. El cambio climático —reflejado en el ascenso del nivel del mar, la acidificación de los océanos o la alteración de migraciones pesqueras— obligará a revisar las estrategias de conservación y gestión sostenible. Las nuevas amenazas a la seguridad, desde el terrorismo marítimo hasta la piratería cibernética contra sistemas de navegación, requerirán capacidades innovadoras, protocolos preventivos y alianzas reforzadas entre Estados y agencias internacionales.

En última instancia, el éxito en el ejercicio de las competencias estatales en el mar territorial dependerá de la capacidad para fomentar la cooperación internacional, armonizar las políticas nacionales con las directrices europeas e internacionales, y adaptar continuamente los marcos legales e institucionales a las realidades emergentes del ámbito marítimo. La Guardia Civil, al ser el principal cuerpo encargado de la seguridad en el mar territorial español, deberá liderar estos esfuerzos, asegurando el cumplimiento de las obligaciones internacionales, la protección de los intereses nacionales y la salvaguarda del medio marino. De esta forma, España consolidará su papel como Estado ribereño comprometido con la gobernanza marítima sostenible, la estabilidad regional y la seguridad global de los océanos.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arroyo Martínez, I. (2015). *Curso de Derecho Marítimo*. Thomson Reuters-Civitas.
- Borgersen, J. (2020). *Maritime Surveillance and Advanced Autonomous Systems*. Springer.
- Brennan, J., Fitzsimmons, C., Gray, T., & Raggatt, L. (2014). EU marine strategy framework directive (MSFD) and marine spatial planning (MSP): Which is the more dominant and practicable contributor to maritime policy in the UK? *Marine Policy*, 43, 359-366.

- Casado Raigón, R. (2010). *Derecho del Mar: Régimen Jurídico Internacional, Comunitario y Nacional*. Marcial Pons.
- Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea*. Manchester University Press.
- Day, J., Dudley, N., Hockings, M., Holmes, G., Laffoley, D. D. A., Stolton, S., & Wells, S. M. (2019). *Guidelines for applying the IUCN protected area management categories to marine protected areas*. IUCN.
- Díez de Velasco, M. (2004). *Instituciones de Derecho Internacional Público*. Tecnos.
- García Pérez, R. (2017). La proyección marítima de España en la Estrategia de Seguridad Nacional 2017. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 10, 159-184.
- Germond, B. (2015). *The Maritime Dimension of European Security*. Palgrave Macmillan.
- Harrison, J. (2017). *Saving the Oceans through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*. Oxford University Press.
- Hassan, D. (2006). *Protecting the Marine Environment from Land-Based Sources of Pollution: Towards Effective International Cooperation*. Ashgate Publishing.
- Jay, S., Alves, F. L., O'Mahony, C., Gomez, M., Rooney, A., Almodovar, M., & Campos, A. (2016). Transboundary dimensions of marine spatial planning: Fostering inter-jurisdictional relations and governance. *Marine Policy*, 65, 85-96.
- Joyner, C. C. (2000). The international ocean regime at the new millennium: A survey of the contemporary legal order. *Ocean & Coastal Management*, 43(2-3), 163-203.
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- Kopela, S. (2016). Port-state jurisdiction, extraterritoriality, and the protection of global commons. *Ocean Development & International Law*, 47(2), 89-130.
- Markus, T., Schlacke, S., & Maier, N. (2011). Legal implementation of integrated ocean policies: The EU's Marine Strategy Framework Directive. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 26(1), 59-90.
- Menéndez Rexach, Á. (2014). La nueva regulación de las costas: Un giro hacia el dominio privado marítimo-terrestre. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 46(182), 541-569.
- Orihuela Calatayud, E. (1989). *España y la delimitación de sus espacios marinos*. Universidad de Murcia.

- Pastor Ridruejo, J. A. (1997). *Curso de Derecho Internacional Público*. Tecnos.
- Pulido Begines, J. L. (2015). *Curso de derecho de la navegación marítima*. Tecnos.
- Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2016). *The International Law of the Sea*. Hart Publishing.
- Sanz Larruga, F. J. (2018). La protección ambiental del litoral español. Hacia una gestión sostenible e integrada de las zonas costeras. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 22, 178-213.
- Suárez de Vivero, J. L. (2018). Coastal and marine geography in Spain. In *The Routledge Handbook of Coastal and Marine Geography* (pp. 487-500). Routledge.
- Suárez de Vivero, J. L., & Rodríguez Mateos, J. C. (2016). Coastal and marine spatial planning in Spain: Legal and institutional framework. In *Coastal and Marine Spatial Planning* (pp. 187-207). Routledge.
- Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- Wakefield, J. (2016). *Reforming the Common Fisheries Policy*. Edward Elgar Publishing.
- Yang, H. (2006). *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*. Springer Science & Business Media.

6.1. NORMATIVA

6.1.1. Legislación Internacional

- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias (Convenio de Londres). (1972).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL). (1973/1978).
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). (1974).
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR). (1979).
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). (1982).
- Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA). (1988). Protocolo de 2005.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC). (1990).

6.1.2. Legislación Europea

Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina). (2008).

Reglamento (UE) nº 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común. (2013).

Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo. (2014).

Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de noviembre de 2019, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas. (2019).

6.1.3. Legislación Española

Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre Mar Territorial. (1977). Boletín Oficial del Estado, 8 de enero de 1977, núm. 7.

Constitución Española de 1978. (1978). Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978, núm. 311.

Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. (1986). Boletín Oficial del Estado, 14 de marzo de 1986, núm. 63.

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. (1988). Boletín Oficial del Estado, 29 de julio de 1988, núm. 181.

Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. (1991). Boletín Oficial del Estado, 25 de febrero de 1991, núm. 48.

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. (2010). Boletín Oficial del Estado, 30 de diciembre de 2010, núm. 317.

Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas. (2011). Boletín Oficial del Estado, 29 de abril de 2011, núm. 102.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (2011). Boletín Oficial del Estado, 20 de octubre de 2011, núm. 253.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (2014). Boletín Oficial del Estado, 25 de julio de 2014, núm. 180.

Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. (2014). Boletín Oficial del Estado, 11 de octubre de 2014, núm. 247.

Real Decreto 207/2024, por el que se establece la Jefatura Fiscal y de Fronteras de la Guardia Civil. (2024).