



## Consejo de Seguridad

Distr. general  
12 de agosto de 2021  
Español  
Original: inglés

### **Carta de fecha 12 de agosto de 2021 dirigida al Secretario General y a los Representantes Permanentes de los miembros del Consejo de Seguridad por la Presidencia del Consejo de Seguridad**

Tengo el honor de adjuntar a la presente copia de las exposiciones informativas ofrecidas por Maria Luiza Ribeiro Viotti, Jefa de Gabinete del Secretario General; Ghada Fathi Waly, Directora Ejecutiva de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito; y Christophe Lutundula Apala Pen'apala, Vice Primer Ministro y Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática del Congo; así como de las declaraciones formuladas por Narendra Modi, Primer Ministro de la India; Vladimir Putin, Presidente de la Federación de Rusia; Uhuru Kenyatta, Presidente de Kenya; Pham Minh Chinh, Primer Ministro de Viet Nam; Hassoumi Massoudou, Ministro de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores y Cooperación del Níger; Antony J. Blinken, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América; Jean-Yves Le Drian, Ministro de Europa y de Relaciones Exteriores de Francia; Eva-Maria Liimets, Ministra de Relaciones Exteriores de Estonia; Ine Eriksen Søreide, Ministra de Relaciones Exteriores de Noruega; Marcelo Ebrard Casaubón, Secretario de Relaciones Exteriores de México; Ben Wallace, Secretario de Estado de Defensa del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; Camillo Gonsalves, Ministro de Finanzas y Planificación Económica de San Vicente y las Granadinas; y Eamon Ryan, Ministro de Transportes y Ministro de Medio Ambiente, Clima y Comunicaciones de Irlanda, así como por las delegaciones de China y Túnez, en relación con la videoconferencia sobre el tema “Mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales: protección marítima” celebrada el lunes 9 de agosto de 2021.

De acuerdo con el entendimiento alcanzado entre los miembros del Consejo en relación con esta videoconferencia, presentaron declaraciones por escrito, de las que también se adjunta copia, las siguientes delegaciones y entidades: Alemania, Australia, Bangladesh, Brasil, Chipre, Dinamarca, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Etiopía, Fiji, Filipinas, Ghana, Grecia, Guatemala, Indonesia, Israel, Italia, Japón, Malasia, Marruecos, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Portugal, República de Corea, República Islámica del Irán, Rumania, Singapur, Turquía, Ucrania, Unión Europea y Yemen.

De conformidad con el procedimiento establecido en la carta de fecha 7 de mayo de 2020 dirigida a los Representantes Permanentes de los miembros del Consejo de Seguridad por la Presidencia del Consejo de Seguridad ([S/2020/372](#)), que se acordó teniendo en cuenta las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), las exposiciones informativas y declaraciones se publicarán como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) T. S. Tirumurti  
Presidencia del Consejo de Seguridad



**Anexo I****Observaciones de la Jefa de Gabinete del Secretario General,  
Maria Luiza Ribeiro Viotti**

En nombre del Secretario General, quiero agradecer a la India por haber aprovechado su Presidencia para arrojar luz sobre una cuestión vital y compleja como es la protección marítima, y sobre la manera en que nosotros, la comunidad mundial, podemos y debemos trabajar juntos para reforzarla.

El Consejo de Seguridad se ha volcado cada vez más en esta cuestión a lo largo del último decenio.

El debate de hoy es una oportunidad para aprovechar este importante esfuerzo.

Las amenazas a la protección marítima afectan a los habitantes de todos los países, tanto los que tienen litoral como los que no.

Todos dependemos de los océanos y mares del mundo, no solo por proporcionar el aire que respiramos, regular la atmósfera de nuestro planeta y albergar una asombrosa biodiversidad, sino también por su abundancia de recursos naturales y por su uso para el transporte y el comercio.

Para más de 3.000 millones de personas, la gran mayoría de ellas en países en desarrollo, esta cuestión reviste una urgencia especial.

Los océanos y los mares constituyen la base de su vida social y cultural cotidiana, y también de sus medios de subsistencia.

Sin embargo, se está socavando la protección marítima de forma alarmante.

Desde los desafíos que plantean las disputas fronterizas y las rutas de navegación que contravienen el derecho internacional hasta el agotamiento de los recursos naturales (incluida la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada), pasando por los ataques armados y los delitos cometidos en el mar, como la piratería, los robos y los actos terroristas.

De hecho, en la primera mitad de 2020 las denuncias de actos de piratería y robos a mano armada contra buques en todo el mundo crecieron cerca de un 20 % respecto al año anterior.

Todo ello a pesar de que el volumen de tráfico marítimo a nivel mundial ha disminuido a raíz de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19).

Asia vio cómo casi se duplicaba el número de incidentes de este tipo.

África Occidental, los estrechos de Malaca y Singapur y el mar de China meridional fueron las zonas más afectadas por la piratería y los robos a mano armada contra buques.

Resulta especialmente preocupante la inseguridad sin precedentes que se observa en el golfo de Guinea.

La inseguridad marítima, a su vez, está agravando la amenaza terrorista procedente del Sahel.

Estas amenazas crecientes e interrelacionadas exigen una respuesta verdaderamente global e integrada: una respuesta que permita afrontar de inmediato estos retos y sus causas fundamentales, como son la pobreza, la falta de medios de vida alternativos, la inseguridad y la debilidad de las estructuras de gobernanza.

Y una respuesta que sirva para unir a todos los interesados en nuestros espacios marítimos, desde Gobiernos y grupos regionales hasta las empresas navieras y las industrias pesquera y extractiva, pasando por los responsables de velar por la seguridad de esos espacios frente a amenazas como la piratería, los robos y el terrorismo, además de la delincuencia transnacional, como el tráfico de drogas y de migrantes, y, por supuesto, por las personas que viven en comunidades costeras y cuyos medios de subsistencia y bienestar dependen de los océanos.

La buena noticia es que ya contamos con un régimen jurídico internacional para la protección marítima basado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La Convención y los instrumentos en la materia garantizan un delicado equilibrio entre los derechos soberanos, la jurisdicción y las libertades de los Estados, y sus deberes y obligaciones.

Pero la solidez de este régimen depende enteramente del compromiso de los países para aplicarlo de forma íntegra y eficaz.

Nuestro compromiso se ha de trasladar al plano de la acción.

Como ha declarado el Secretario General en repetidas ocasiones, todos los Estados deben acatar sus obligaciones. Y tienen que resolver cualquier diferencia en torno a la protección marítima conforme a lo dispuesto en la Carta de las Naciones Unidas.

Acogemos con satisfacción las medidas concertadas que han adoptado hasta el momento el Consejo de Seguridad y los Estados Miembros para estrechar la cooperación internacional y regional en materia de protección marítima, y para hacerlo de conformidad con todos los instrumentos conexos, incluida la Convención contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

Y defendemos muchas iniciativas regionales en materia de protección marítima que cuentan con la participación de distintos aliados del mundo entero para luchar contra la piratería frente a las costas de Somalia, poner fin a los robos a mano armada contra buques en Asia o hacer frente a la creciente inseguridad en el golfo de Guinea, y también colaboramos con la Unión Africana y los Estados árabes para mejorar la protección en el golfo de Adén y el mar Rojo y apoyamos a los Representantes y Enviados Especiales del Secretario General, que trabajan codo con codo con sus homólogos nacionales, regionales e internacionales para acabar con los delitos marítimos y la piratería y resolver pacíficamente reclamaciones contrapuestas.

Los aliados se están uniendo más que nunca para mejorar la protección marítima.

Si defiende de palabra estas iniciativas y las apoya, el Consejo puede atraer una mayor atención e impulsar la acción en torno a ellas.

Por último, nuestra respuesta global debe consistir, entre otras cosas, en trabajar con las personas más afectadas por los desafíos que plantea la protección marítima.

En todo el sistema de las Naciones Unidas se trabaja con las comunidades costeras empobrecidas para crear nuevas oportunidades de trabajo decente y sostenible por medio de la asistencia técnica y la creación de capacidad.

Tenemos que reducir las probabilidades de que las personas recurran por desesperación a la delincuencia y a otras actividades que amenazan la protección marítima y degradan nuestro entorno oceánico.

Y tenemos que asegurarnos de que nuestros océanos y mares sigan siendo fuente de prosperidad y puedan facilitar el desarrollo económico, social, cultural y ambiental en pro de las generaciones venideras.

Al desarrollar nuestra labor, hemos de asegurarnos de que nuestra respuesta tenga en cuenta el vínculo evidente que existe entre protección y sostenibilidad. Porque sin protección es imposible lograr un desarrollo sostenible y responsable de los océanos y sus recursos.

No podemos permitirnos dilapidar el futuro de este maravilloso regalo de la Naturaleza ni el de los miles de millones de personas que dependen de él.

Dada la clara relación existente entre la protección mundial y nuestros espacios marítimos, acogemos con satisfacción las iniciativas destinadas a seguir recabando apoyos para pasar a la acción.

Esperamos trabajar con este Consejo y con comunidades y aliados como la India para liberar todo el potencial que ofrecen unos océanos y mares sostenibles, pacíficos y protegidos para todos nosotros.

## Anexo II

### **Exposición de la Directora Ejecutiva de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Ghada Fathi Waly**

Agradezco la atención de alto nivel y el enfoque integral que la India aporta para abordar esta urgente prioridad. Agradezco también el firme apoyo brindado a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en la declaración de la Presidencia del Consejo de Seguridad.

La India ha demostrado su firme empeño en la mejora de la protección marítima, por ejemplo a través de la Asociación de los Países del Océano Índico y la Iniciativa del Golfo de Bengala para la Cooperación Técnica y Económica Multisectorial. Dado que el 80 % del comercio mundial se realiza por mar y que las principales rutas marítimas atraviesan el Índico, es indispensable responder a la delincuencia marítima con iniciativas de cooperación como estas.

También celebro que la Unión Africana siga prestando atención a esta cuestión, como se puede apreciar, por ejemplo, en la Carta de Lomé.

Todos los países, tanto costeros como de interior, dependen de la protección de los océanos del planeta. La libertad de navegación consagrada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es un principio fundamental reconocido en el derecho internacional.

Respetada desde tiempos inmemoriales, esta libertad se ve cada vez más amenazada por la piratería y los robos a mano armada, el terrorismo, el tráfico de drogas y de material nuclear y armas de fuego, la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes, las actividades ilegales en el sector pesquero, el tráfico de residuos y los daños intencionados e ilícitos al medio marino: todos ellos constituyen graves problemas para los esfuerzos mundiales por preservar la paz y la seguridad internacionales y por mantener los océanos del mundo accesibles y seguros para la gente de mar y la navegación.

Miles de millones de personas, entre ellas 9,4 millones de pescadores y 2 millones de marineros, sufren las consecuencias adversas del cambio climático y la contaminación marina. Las dificultades que ello genere aumentarán la vulnerabilidad de un mayor número de personas a la delincuencia y la explotación.

En 2020, al disminuir los vuelos comerciales y aumentar los controles en las fronteras terrestres debido a la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), el tráfico ilícito de drogas a lo largo de las rutas marítimas y fluviales se intensificó rápidamente en Europa, América Latina, el Norte de África y Asia Sudoriental.

Según el *Informe mundial sobre las drogas* publicado en 2021 por la UNODC, durante la pandemia se incautaron cargamentos de cocaína sin precedentes en los puertos europeos. A juzgar por los datos preliminares de 12 países, las cantidades incautadas en los puertos marítimos aumentaron un 18 % el año pasado.

Como destacaba el informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar, los océanos también constituyen zonas de tránsito para cerca del 99 % del tráfico mundial de Internet. Durante la crisis de la COVID-19, su uso se incrementó hasta un 50 %.

Esta red de cables submarinos representa una vulnerabilidad crítica, ya que la conexión en algunos Estados insulares más pequeños depende de un solo cable.

La piratería y los robos a mano armada en el mar siguieron constituyendo una gran amenaza durante la pandemia. La vida de la gente de mar sigue corriendo peligro,

especialmente en el golfo de Guinea, donde se han producido alrededor del 90 % de los secuestros.

Un nuevo estudio de la UNODC ha revelado que las operaciones de los piratas en el golfo de Guinea son cada vez más sofisticadas. Unos seis grupos de piratas formados por entre 30 y 50 miembros cada uno tienen ahora la capacidad de lanzar ataques en aguas más profundas, en la mayoría de los casos contra buques internacionales para secuestrar a sus tripulantes y exigir un rescate.

Se calcula que los ingresos combinados resultantes de estos ataques rondan los 4 millones de dólares anuales. Sin embargo, su costo económico asciende a unos 800 millones de dólares.

Durante la primera mitad de 2020, los actos de piratería y robos a mano armada contra buques crecieron un 20 % respecto del mismo período en 2019.

Se cree que las necesidades en materia de seguridad, los cambios en las rutas, el combustible adicional, el aumento de los seguros y otros costos ascienden a miles de millones de dólares, y tienen un efecto negativo evidente en el comercio mundial.

El Consejo y los Estados Miembros reconocen cada vez más la importancia de luchar contra la piratería y la delincuencia organizada en el mar.

La UNODC lleva más de diez años ayudando a los Estados Miembros a afrontar los retos transnacionales a la protección marítima.

Nuestro Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima arrancó en 2009 con un presupuesto de 300.000 dólares para hacer frente a la amenaza de la piratería somalí. Desde entonces, se ha ampliado hasta convertirse en nuestro programa principal, dotado con un presupuesto que supera los 230 millones de dólares, y ofrece creación de capacidad y apoyo a las reformas jurídicas, juicios simulados, centros de formación marítima y mucho más.

Brindan esta asistencia unos 170 funcionarios repartidos por 26 Estados Miembros que trabajan en equipos especializados en el océano Índico, los océanos Atlántico y Pacífico, América Latina y el Caribe, el golfo de Adén y el mar Rojo, y el Mediterráneo y el mar Negro.

Sin embargo, los desafíos a la protección marítima siguen aumentando y hemos de responder a ellos.

Si queremos proteger nuestros mares, es preciso hacer un mayor esfuerzo concertado a nivel internacional para afrontar los retos y reducir las vulnerabilidades.

Por eso, celebro con gran satisfacción el enfoque integral y global adoptado en este debate y animo a los miembros del Consejo de Seguridad a que aprovechen el momento para pasar a la acción. En este sentido, me gustaría destacar cuatro ámbitos de actuación que el Consejo debería valorar: aplicar el régimen jurídico internacional; crear capacidades; ampliar las alianzas; y adoptar medidas integrales para prevenir el delito.

Permítanme que abunde en estos cuatro puntos.

En primer lugar, tenemos que aplicar más eficazmente el régimen jurídico internacional y las resoluciones del Consejo de Seguridad que promueven la protección marítima.

Un ejemplo es la resolución [2551 \(2020\)](#) del Consejo de Seguridad, que otorga a la UNODC un papel fundamental para ayudar a los Estados a impedir el tráfico de artículos ilícitos y lícitos que entra y sale de Somalia y para frenar el suministro de componentes de artefactos explosivos improvisados destinados a Al-Shabaab.

El régimen que regula el uso de los océanos y sus recursos se ve reforzado gracias a la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus protocolos contra la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes y armas de fuego.

La Convención se aplica tanto en el mar como tierra adentro y se ha reforzado con un nuevo mecanismo de revisión.

Además de la Convención contra la Delincuencia Organizada, la UNODC también ayuda a los Estados Miembros a aplicar los instrumentos mundiales de lucha contra el terrorismo, los convenios internacionales de fiscalización de drogas y la Convención contra la Corrupción.

La suma de estos instrumentos constituye una base sólida para la cooperación internacional en la lucha contra la delincuencia marítima transnacional y el terrorismo, y hemos de ayudar a todos los Estados Miembros para que utilicen este régimen de manera eficaz.

En segundo lugar, para lograr este objetivo, hemos de mostrar una mayor voluntad política y dedicar más recursos a la asistencia técnica y la creación de capacidad. Tenemos que promulgar leyes de ámbito nacional, además de posibilitar la cooperación transfronteriza en materia de aplicación de la ley y justicia penal para compartir información e investigar y perseguir los delitos cometidos en el mar.

La UNODC se coordina con las entidades de las Naciones Unidas, las organizaciones regionales y otros aliados para prestar asistencia en la lucha contra toda la gama de delitos marítimos, incluido el comercio ilícito del que dependen y gracias al cual se financian los terroristas; el tráfico de inmigrantes en el mar y el trabajo forzoso a bordo de buques pesqueros; el tráfico de drogas; la piratería y el robo a mano armada en el mar; y otras amenazas.

Unida a una voluntad política sostenida y al compromiso de los donantes, nuestra ayuda está empezando a dar frutos.

Nunca se había condenado a ningún sospechoso de piratería en el golfo de Guinea hasta el mes pasado, cuando tanto Nigeria como el Togo dictaron sus primeras sentencias por el delito de piratería marítima.

En estrecha colaboración con la UNODC y otros aliados, ambos países han trabajado para reforzar la capacidad de la justicia penal, por ejemplo para redactar y revisar la legislación y mejorar la capacidad de fiscales y jueces.

En tercer lugar, para frenar la expansión de la delincuencia marítima, es preciso que sigamos estrechando tanto la cooperación internacional y regional como las alianzas público-privadas.

Para colaborar en la práctica, la UNODC sigue empleando plataformas como el Foro del Océano Índico sobre Delincuencia Marítima, la Asociación de la Ruta Meridional, el Foro del Caribe contra la Delincuencia Marítima y los Diálogos sobre la Aplicación de la Ley Marítima en Asia Sudoriental.

También me gustaría destacar la colaboración de la UNODC con la India a través del centro de fusión de información para la región del Índico en Nueva Delhi.

La UNODC apoya la arquitectura de seguridad y protección marítimas de Yaundé, y nuestra Oficina proporciona expertos al Centro de Coordinación Interregional para la Aplicación de la Estrategia Regional de Protección y Seguridad Marítima en África Central y Occidental.

Nuestra cooperación también está sirviendo para abordar los retos comunes que plantea la contaminación marina en el Índico, y la UNODC trabaja con los Estados

para crear marcos nacionales de resiliencia que permitan proteger infraestructuras marítimas críticas, como los cables submarinos.

Las alianzas público-privadas son indispensables para todas estas iniciativas.

Para aumentar el conocimiento del dominio marítimo y mejorar la respuesta de las fuerzas del orden, la UNODC trabaja de cerca con la Organización Marítima Internacional, INTERPOL, las organizaciones regionales, los operadores marítimos, los abogados y las aseguradoras, y también con las empresas de seguridad privada, los operadores de cables submarinos y las organizaciones que representan a la gente de mar.

El uso de tecnologías avanzadas y datos es una oportunidad clave y una prioridad para la UNODC en todos los ámbitos de nuestro mandato, y ayudamos a los Estados Miembros a que se sirvan de la tecnología para luchar contra la delincuencia marítima, entre otras cosas proporcionando imágenes satelitales, sistemas de radar e infraestructuras para el conocimiento del dominio marítimo.

En cuarto y último lugar, me gustaría destacar la importancia de abordar las causas fundamentales y ayudar a todos los países a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible en el marco de las respuestas integradas dirigidas a prevenir la delincuencia, sobre todo en las comunidades costeras afectadas.

El sector privado puede ser nuestro aliado en esta empresa.

Las principales compañías navieras hicieron pública en mayo de 2021 una declaración sobre la lucha contra la piratería en la que también incidían en la importancia de crear capacidades e intercambiar información.

Piratas, delincuentes y terroristas aprovechan la pobreza y la desesperación para reclutar adeptos, recabar apoyos y encontrar refugio. Para contrarrestar estas amenazas, tenemos que concienciar y educar a la población, especialmente a los jóvenes, al tiempo que proporcionamos medios de vida alternativos y apoyamos a las empresas locales.

No puede haber protección sin desarrollo, ni desarrollo sin protección, ya sea tierra adentro o en alta mar.

La pandemia mundial ha puesto ahora de manifiesto la fragilidad y vulnerabilidad de nuestras sociedades y economías, y esto no es menos cierto en el dominio marítimo.

Para recuperarnos mejor y fomentar la prosperidad, hemos de reforzar la cooperación y las capacidades. Debemos luchar contra las amenazas inmediatas a la protección marítima y, al mismo tiempo, crear capacidades locales y capacitar a las comunidades costeras para que gestionen el problema de forma sostenible a largo plazo. Para ello, es preciso realizar inversiones considerables, adquirir compromisos y demostrar voluntad política.

Si trabajamos juntos, podremos mantener nuestros mares seguros y libres de delincuencia.



**Anexo III****Declaración del Vice Primer Ministro y Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática del Congo, Christophe Lutundula Apala Pen'apala, en nombre del Presidente de la República Democrática del Congo, Félix-Antoine Tshisekedi**

[Original: francés]

Como actual Presidente de los Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana para 2021-2022, es un gran placer para mí tomar parte en este debate convocado por la India sobre el tema “Mejora de la protección marítima: argumentos a favor de la cooperación internacional”.

Así pues, aprovecho la oportunidad para elogiar a la India y su Gobierno, representados aquí por el Primer Ministro Narendra Modi, y felicitarle por esta grata iniciativa en el marco de su mandato como Presidente del Consejo de Seguridad en agosto de 2021.

Según la Organización Marítima Internacional (OMI), el transporte marítimo es el más internacional de los grandes sectores del mundo y, por desgracia, uno de los más peligrosos. Por lo tanto, la mejor manera, y también la más eficaz, de aumentar la seguridad en el mar es elaborar una normativa internacional que respeten todas las naciones. Por esta razón elemental, entre otras, se creó la OMI en 1959. No obstante, cabe señalar que otras directrices, como la conclusión de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, también contribuyeron a marcar el camino para garantizar la protección marítima.

Es importante precisar que, en el entorno marítimo que analizamos aquí, los procedimientos de protección utilizan códigos que pueden contradecir el viejo principio universal de la “libertad de los mares”, es decir, el principio según el cual el mar se considera un territorio abierto a todos, que no pertenece a nadie en exclusividad. Estos procedimientos de protección no solo afectan a los espacios marítimos y costeros públicos y privados, sino también a las zonas situadas en aguas internacionales.

Una medida útil y pragmática para garantizar una protección marítima óptima consiste en abordar algunas causas de los accidentes más impresionantes en el mar, entre las cuales figuran la falta de equipos adecuados, las carencias del personal a bordo en términos de educación y formación, el exceso de velocidad, el transporte de “cubos de basura flotantes” sin las debidas medidas de seguridad, el incumplimiento de la altura normal de los buques portacontenedores y el riesgo de caída de los contenedores por la borda, que contaminan el mar de manera considerable y lamentable, con efectos perjudiciales e imprevisibles.

Estoy plenamente convencido de que la cooperación internacional es la forma más adecuada de garantizar la protección marítima. A nuestro entender, para que sea eficaz y eficiente, esta cooperación debe adaptarse en función de la dinámica en la región, que constituiría el primer eslabón de la cadena de iniciativas desplegadas a nivel internacional.

Para ello, los Estados miembros de la Unión Africana aprobaron en octubre de 2016 la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África, conocida comúnmente como la Carta de Lomé. Concebido para proteger los espacios marítimos africanos, este importante instrumento parte de la premisa de que ningún país puede por sí solo prevenir las amenazas marítimas o desarrollar de forma sostenible su propio entorno marítimo. Por ello, la Carta de Lomé insta a Estados signatarios y aliados a que trabajen unidos en el ámbito de la formación, la educación, el comercio y la industria.

Es importante señalar que más del 90 % del comercio mundial tiene lugar en el mar. La prosperidad de África debería estar vinculada a sus océanos y mares, ya que más de dos tercios de su superficie están cubiertos por agua. De hecho, en el continente hay 38 países costeros o insulares, y 52 de sus cientos de instalaciones portuarias pueden gestionar de forma rentable contenedores y diversos tipos de mercancías.

Por otra parte, los buques africanos, que representan cerca del 1,2 % del transporte marítimo mundial en número y el 0,9 % del arqueo bruto, ven cómo sus puertos gestionan apenas el 6 % del tráfico mundial de mercancías y cerca del 3 % de los contenedores. En este ámbito concreto, hemos de reconocer la necesidad de introducir mejoras para cambiar fundamentalmente la situación, dado que el entorno marítimo africano ofrece a todas sus naciones un gran potencial de crecimiento y una importante red de rutas marítimas, tanto para su protección como para su prosperidad. En África, este entorno es, por consiguiente, muy importante en términos de recursos naturales y energéticos, comercio e industria, investigación científica y ocio. No obstante, debemos aceptar que será imposible avanzar de verdad si no conseguimos poner fin a la inseguridad que asola nuestras principales zonas marítimas, como el golfo de Guinea y la cuenca de Somalia, y que constituye una amenaza que es motivo de preocupación tanto para la Unión Africana como para el resto de la comunidad internacional.

En el golfo de Guinea se han cometido muchos actos deplorables de piratería, robo a mano armada y bandolerismo. La misma situación deplorable se observa frente a la cuenca de Somalia en el Índico, lo que ha llevado a la comunidad internacional a movilizarse para asegurar el tráfico marítimo. Varios Estados han desplegado unidades para lograr este objetivo en el marco de las iniciativas de los Estados costeros, en particular para poner fin a los actos de piratería marítima.

Conviene enumerar las amenazas y vulnerabilidades detectadas en los espacios marítimos africanos: en primer lugar, la delincuencia organizada transnacional, incluido el blanqueo de dinero, el tráfico ilícito de armas y drogas, los actos de piratería armada y los robos, la toma de combustible ilegal o el robo de crudo en las costas africanas, el terrorismo marítimo, la trata de personas y la inmigración clandestina por mar. A esto hay que añadir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la pesca excesiva y delitos ecológicos como el hundimiento deliberado de barcos o los derrames de petróleo, que generan desechos tóxicos. No hay que olvidar los desastres naturales, la degradación ambiental, el cambio climático y las comunicaciones estratégicas que contribuyen a la ciberdelincuencia.

Permítanme referirme de nuevo a la Carta de Lomé y recordarles que su objetivo particular es prevenir y reprimir delitos nacionales y transnacionales como el terrorismo, la piratería, el robo a mano armada, el tráfico de drogas y de migrantes, la trata de personas y el tráfico ilícito de todo tipo, así como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La Carta de Lomé también pretende fomentar y estrechar la cooperación entre los países africanos con el objetivo singular de fomentar el conocimiento del dominio marítimo.

El tema que nos ocupa hoy (“Mejora de la protección marítima: argumentos a favor de la cooperación internacional”) se enmarca precisamente en este apartado. Por lo tanto, no les sorprenderá saber que la aspiración de la Carta de Lomé es prevenir, gestionar y erradicar las amenazas a la protección marítima en el continente, reforzando la coordinación de los Estados costeros, insulares y sin litoral de África, en el marco de la Unión Africana y de su arquitectura de paz y seguridad.

Los invito a apoyar esta dinámica de cooperación regional, que debería llevarnos a adoptar un enfoque inclusivo de la protección marítima. Nuestro continente necesita contar con el apoyo de la comunidad internacional y las Naciones

Unidas en ese ámbito. La recopilación, el análisis y la difusión de datos e información, así como el intercambio de información fiable, han demostrado ser necesarios y vitales. La Unión Africana celebra que se hayan intensificado la cooperación y la colaboración entre las comunidades económicas regionales y las distintas comisiones, principalmente la Comisión del Golfo de Guinea, que ha ratificado recientemente un protocolo con la Unión Africana en materia de protección marítima.

Como seguramente comprenderán, este tipo de cooperación nos permitirá abordar mejor los problemas de protección marítima a los que se enfrenta África, incluidas las enormes carencias tecnológicas para vigilar su inmenso territorio. Por ello, los africanos desean por encima de todo que se establezca un amplio sistema interconectado entre los Gobiernos y el sector privado que permita difundir información y mejorar así la concienciación en las interfaces sociales sobre la importancia de la protección marítima.

En este marco se formuló la Estrategia Marítima Integrada de África 2050 (Estrategia AIM 2050), concebida como herramienta para abordar los desafíos marítimos a los que se enfrenta África en materia de desarrollo sostenible y competitividad. Con esta estrategia marítima integrada se pretende generar más riqueza a lo largo y ancho de los mares, océanos y aguas interiores de África poniendo en marcha una economía marítima próspera y aprovechando al máximo el potencial que ofrecen las actividades marítimas, al tiempo que se preserva la sostenibilidad del medio ambiente.

Huelga decir que es fundamental preservar el medio marino de África para que el continente pueda mejorar su producto interno bruto, el comercio regional y mundial, la competitividad, el crecimiento a largo plazo y el empleo. En consecuencia, el plan de acción que acompaña a esta estrategia incide en los objetivos definidos y las actividades relacionadas, los resultados, los plazos y los agentes responsables de la ejecución. Entre sus objetivos figuran el posible establecimiento de nuevas instituciones y estructuras, la creación de riqueza y el desarrollo de recursos humanos, así como la realización de actividades para crear capacidad en el ámbito de la buena gobernanza marítima.

Para concluir, sigo convencido de que la mejora de la protección marítima dependerá principalmente de la forma en que se aborden las siguientes cuestiones esenciales: el medio ambiente, la salud pública, la economía, los riesgos relacionados con el mar y sus peligros, los riesgos para las personas y, por último, la prevención de riesgos para los buques, la gestión de crisis, el salvamento marítimo y la cooperación internacional.

A este nivel, cabe señalar que algunos Estados miembros de nuestra organización han avanzado considerablemente en el ámbito de la protección marítima y ya cuentan con protocolos al respecto. Debemos seguir su ejemplo para proteger a la gente de mar, nuestras poblaciones costeras y nuestras economías. Por lo tanto, sería aconsejable animar y convencer a todos los Estados para que se adhieran a los instrumentos y mecanismos jurídicos vigentes en materia de tráfico marítimo internacional, protección marítima y arreglo pacífico de controversias, aspectos todos ellos que han de abordarse con urgencia.

**Anexo IV****Declaración del Primer Ministro de la India, Narendra Modi**

El océano es nuestro patrimonio común. Nuestras rutas marítimas son esenciales para el comercio internacional. Ante todo, estos océanos son muy importantes para el futuro de nuestro planeta. Pero, hoy en día, nuestro patrimonio marítimo común se enfrenta a muchos desafíos. Piratas y terroristas utilizan indebidamente las rutas marítimas. Muchos países están enzarzados en controversias marítimas. El cambio climático y los desastres naturales también son problemas que afectan al entorno marítimo. En este contexto general, hemos de crear un marco de entendimiento y cooperación mutuos para conservar y utilizar nuestro patrimonio marítimo común. Ningún país puede crear ese marco por sí solo. Este solo puede materializarse mediante un esfuerzo común. De ahí que hayamos elevado esta importante cuestión al Consejo de Seguridad. Confío en que el debate de alto nivel de hoy sirva para orientar al mundo sobre la cuestión de la protección marítima.

Me gustaría presentarles cinco principios básicos para estructurar esta puesta en común de ideas.

El primer principio es derribar las barreras al comercio marítimo legítimo. La prosperidad de todos nosotros depende del flujo activo del comercio marítimo. Los obstáculos podrían representar un problema para toda la economía mundial. Desde tiempos inmemoriales, el libre comercio marítimo ha estado ligado a la civilización de la India. Hace miles de años, el puerto de Lothal, que pertenecía a la civilización del valle del Indo, estaba vinculado al comercio marítimo. El mensaje de paz del príncipe Buda se extendió por el mundo a través del entorno marítimo independiente de la Antigüedad. En el contexto actual, la India ha definido una visión de la seguridad y el crecimiento para todos en la región inspirándose en esta ética abierta e inclusiva. Con esta visión, queremos crear una estructura inclusiva para la protección marítima en nuestra región. Esta visión es la de un entorno marítimo seguro, protegido y estable. El libre comercio marítimo también nos exige respetar plenamente los derechos de los marineros de otras naciones.

El segundo principio se refiere a la solución de las controversias marítimas de forma pacífica y conforme a lo dispuesto en el derecho internacional. Esto es muy importante para generar confianza mutua. Solo si nos ceñimos a este principio podremos garantizar la paz y la estabilidad en el mundo. Con esta perspectiva y madurez, la India ha resuelto la controversia en torno a la frontera marítima que comparte con su país vecino, Bangladesh.

El tercer principio es que hemos de afrontar unidos los desastres naturales y las amenazas marítimas protagonizadas por agentes no estatales. La India ha dado varios pasos para mejorar la cooperación regional en este ámbito. Hemos sido los primeros en responder a los desastres marítimos derivados de ciclones, tsunamis y contaminación. La Armada india patrulla el Índico desde 2008 para prevenir la piratería. El Centro de Fusión de Información sobre la Navegación Blanca de la India está ampliando el conocimiento común del dominio marítimo en nuestra región. Hemos impartido formación sobre el apoyo a los levantamientos hidrográficos y la protección marítima a muchos países. La India ha estado desempeñando un papel de proveedor neto de seguridad en el Índico.

El cuarto principio es que debemos preservar el medio y los recursos marítimos. Como ya sabemos, los océanos tienen una repercusión directa en el clima. Por consiguiente, hemos de mantener nuestro entorno marítimo libre de contaminación, como los plásticos y los derrames de petróleo, y tomar medidas conjuntas para luchar contra la sobrepesca y la pesca furtiva en el mar. También debemos estrechar la

cooperación en el campo de las ciencias oceánicas. La India ha puesto en marcha una ambiciosa “misión a las profundidades marinas”. Y, además, hemos adoptado varias iniciativas para fomentar la pesca sostenible.

El quinto principio es que debemos fomentar la conectividad marítima responsable. Está claro que para aumentar el comercio marítimo es necesario crear infraestructuras. Pero, al diseñar estos proyectos de infraestructura, hay que tener presentes la sostenibilidad física y la capacidad de absorción de los países. Para ello, tenemos que definir normas y criterios mundiales adecuados.

Estoy seguro de que, si nos adherimos a estos cinco principios, podremos trazar una hoja de ruta mundial para cooperar en materia de protección marítima. El alto nivel y la activa participación en el debate abierto de hoy reflejan la importancia que reviste el tema para todos los miembros del Consejo de Seguridad.

**Anexo V****Declaración del Presidente de la Federación de Rusia,  
Vladimir Putin**

[Original: ruso]

Quisiera agradecer al Primer Ministro, que preside actualmente el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, por haber convocado esta sesión del Consejo para debatir una cuestión tan importante y delicada como son los desafíos y amenazas modernos a la protección marítima. Esta iniciativa refleja el papel constructivo que la India ha desempeñado tradicionalmente en la esfera internacional, ayudando a desarrollar una cooperación multidimensional, mutuamente beneficiosa y equitativa.

Los mares y los océanos siempre han constituido un nexo de unión entre pueblos y civilizaciones. Por desgracia, sobre las vías marítimas también se ciernen muchas amenazas. Por eso es tan importante que hoy repasemos algunas cuestiones significativas y prácticas relacionadas con la lucha contra la “piratería en el siglo XXI”, para combatir más eficazmente la delincuencia transnacional e impedir que se utilicen los mares y los océanos con fines delictivos.

Tal como afirmó acertadamente el Primer Ministro en su declaración, para cosechar éxitos tangibles en este ámbito todos los Estados interesados, las organizaciones internacionales y las estructuras regionales deben aunar esfuerzos, y las Naciones Unidas y su Consejo de Seguridad han de asumir un papel central de coordinación.

Como ya he dicho en numerosas ocasiones y repito hoy aquí, al dirigirme a los miembros del Consejo de Seguridad, quiero subrayar una vez más que Rusia aboga por la estricta adhesión a las normas y principios clave del derecho internacional que consagra la Carta de las Naciones Unidas, como el respeto a la soberanía, la no injerencia en los asuntos internos y el arreglo de las controversias por medio del diálogo.

Espero que los participantes en nuestros debates coincidan conmigo en que los principios de las Naciones Unidas deben aplicarse también tanto al uso pacífico y responsable de los espacios marítimos y sus recursos naturales como a la protección del medio marino y a la actividad económica sostenible en el vasto océano del planeta.

Como potencia marítima de primer orden, Rusia está haciendo ingentes esfuerzos por mantener y reforzar el estado de derecho internacional en materia de protección marítima. Nuestro país colabora de forma proactiva en la labor relacionada con estas cuestiones en el seno de las Naciones Unidas y en múltiples formatos regionales, como el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, el Foro Regional de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental para la seguridad y las cumbres de Asia Oriental.

Rusia también quiere cooperar de manera productiva con la Asociación de los Países del Océano Índico y la Comisión del Océano Índico.

Naturalmente, también queremos ayudar a garantizar la seguridad en la zona del golfo Pérsico, el océano Atlántico y el golfo de Guinea, donde hemos visto cómo va aumentando la cifra de robos y secuestros en el mar.

Esta situación en concreto se ve agravada por el hecho de que algunos países tienen dificultades en la práctica para luchar por sí solos contra la delincuencia transnacional organizada, la piratería y el terrorismo. Por eso estamos debatiendo la posibilidad de aunar, bajo la égida de las Naciones Unidas, la fuerza que podrían ofrecer los servicios especiales y los contingentes armados pertinentes de todos los Estados interesados.

Rusia está dispuesta a compartir su experiencia en operaciones antiterroristas, la prevención del delito y la identificación y neutralización de bandas criminales, incluidas las que operan en espacios marítimos.

Creemos que sería útil compartir periódicamente la experiencia y las mejores prácticas en la lucha contra la piratería, los robos a mano armada y otras actividades delictivas en el mar.

En este sentido, podríamos estudiar la posibilidad de crear un órgano especial dentro del sistema de las Naciones Unidas que se ocupara directamente de la cuestión de la lucha contra la delincuencia marítima en diversas regiones. Este órgano contaría con el apoyo de los Estados Miembros de las Naciones Unidas y la colaboración activa de expertos y representantes de la sociedad civil, del mundo académico e incluso del sector privado. Confiamos en que nuestros aliados valoren la propuesta de Rusia con espíritu constructivo.

Para concluir, quisiera reiterar que la Federación de Rusia respalda nuestro objetivo común de combatir la delincuencia marítima en todas sus formas y manifestaciones. Estamos dispuestos a seguir apoyando el desarrollo de una cooperación internacional igualitaria en este ámbito.

Una vez más, me gustaría agradecer a nuestros amigos indios por tomar la importante iniciativa de celebrar esta reunión y me gustaría desear a la India que siga cosechando éxitos este mes, durante su Presidencia del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

## Anexo VI

### **Declaración del Presidente de Kenya, Uhuru Kenyatta**

Para proteger un recurso, es preciso valorarlo. El entorno marítimo, así como la economía azul vinculada a él, es uno de esos valiosos recursos.

Dependemos del entorno marítimo para la seguridad alimentaria, la navegación para el comercio internacional y el turismo y el patrimonio ecológico, entre otros aspectos esenciales, y también para garantizar medios de subsistencia a nuestros ciudadanos.

Sin embargo, suele pasarse por alto que el entorno marítimo es propenso a una inseguridad que afecta a las naciones costeras y a la estabilidad de regiones enteras. La piratería, el tráfico de estupefacientes, el contrabando de armas y otras amenazas transnacionales prosperan en el espacio marítimo, minando la autoridad de los Gobiernos y la confianza de los inversores.

Consciente del potencial de desarrollo que ofrece el entorno marítimo, Kenya viene defendiendo desde hace tiempo el aprovechamiento sostenible y respetuoso con el medio ambiente de la economía azul.

En este sentido, en noviembre de 2018, junto al Canadá y el Japón, organizamos en Nairobi la primera Conferencia sobre Economía Azul Sostenible, a la que asistieron delegados procedentes de 184 países.

La Conferencia dedicó una sesión a la protección marítima, como reconocimiento de que un entorno marítimo seguro es un factor que facilita el comercio marítimo, el empleo y la creación de riqueza.

Por lo tanto, Kenya entiende este debate como una continuación de la conversación sobre el tema y celebra la aportación del Consejo para cumplir las aspiraciones de la Conferencia sobre Economía Azul Sostenible.

Kenya es uno de los Estados ribereños del Índico. Eso significa que formamos parte de una región integrada por países de tres continentes, de distintos tamaños y fortalezas económicas, caracterizados por una gran diversidad de lenguas y culturas.

Hoy en día, cuando analizamos la situación en las costas del Índico, observamos una agrupación vibrante que ha registrado de forma sostenida el crecimiento económico más rápido de la historia de la humanidad.

Sin embargo, somos conscientes de las amenazas que se ciernen sobre esas costas, que exigen un grado mucho mayor de cooperación multilateral y de atención multinacional si se pretende conservar el progreso económico logrado hasta ahora.

La piratería sigue siendo una amenaza para la navegación. En el estrecho de Malaca, el mar Rojo y el golfo de Adén, las redes criminales se dedican a la piratería, el tráfico ilícito de personas, armas de fuego y estupefacientes y la pesca ilegal.

Además, varias potencias ajenas a la región compiten e intervienen ahora de manera más intensa para ejercer su influencia y extraer recursos en la zona. A menos que se aborde con cautela, esta situación seguirá minando la protección de los Estados costeros y el entorno marítimo y, por ende, los medios de vida de millones de personas.

Ante semejante confluencia de oportunidades y amenazas, permítanme recomendar al Consejo de Seguridad y a la comunidad internacional los siguientes puntos de acción:



i) El primero es coordinar mejor las estrategias de protección marítima y los mecanismos de mediación existentes. Para ello, hemos de afianzar el régimen jurídico internacional y las instituciones que están a la vanguardia de la lucha contra la inseguridad marítima;

ii) En segundo lugar, hay que poner coto a la rivalidad geopolítica, que da lugar a la inseguridad en el entorno marítimo. La competencia entre potencias establecidas y emergentes no beneficia a nadie. En su lugar, debemos hacer más hincapié en respetar el derecho internacional y resistir la tentación de fomentar la rivalidad de forma indirecta para satisfacer únicamente los propios intereses.

iii) En tercer lugar, entendemos que amenazas a la protección marítima como son el terrorismo, la piratería o los robos en el mar constituyen ante todo un factor de inestabilidad en tierra, por lo que, para proteger las rutas marítimas y las zonas económicas, será preciso construir Estados mejor preparados y legítimos que puedan resolver los desafíos internos y regionales.

iv) En cuarto lugar, la cooperación internacional debe priorizar la dotación y formación de guardacostas nacionales eficaces. El camino a seguir es adoptar un enfoque regional y subregional que tenga debidamente en cuenta el contexto.

v) Por último, pero no por ello menos importante, cabe recordar que la subida del nivel del mar y las condiciones meteorológicas extremas, cortesía del cambio climático, amenazan la existencia de algunos pequeños Estados insulares y poblaciones costeras. Por lo tanto, el éxito de la adaptación al cambio climático mundial y la mitigación de sus efectos es clave para la seguridad de estos Estados.

Para terminar, permítanme que los anime a dedicar más reflexiones e innovaciones para establecer ambiciosos regímenes de comercio libre y justo en zonas como las costas del Índico. Estoy convencido de que esto puede proporcionar prosperidad económica a una gran proporción de los más pobres del planeta y, por tanto, cambiar en gran medida el mundo para mejor.

## Anexo VII

### **Declaración del Primer Ministro de Viet Nam, Pham Minh Chinh**

Muchas gracias por tomar la iniciativa y organizar el primer debate abierto del Consejo de Seguridad sobre la mejora de la protección marítima. Incluso en los tiempos que corren, cuando el mundo destina ingentes recursos para luchar contra la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), el tema objeto de debate reviste una importancia estratégica y práctica.

Viet Nam elogia sobre todo y recuerda aquí el enfoque de las “cinco eses” adoptado por la India en el Consejo de Seguridad. Viet Nam se compromete a colaborar con la India y otros miembros del Consejo para promover el diálogo, la cooperación y el respeto mutuo para la paz y la prosperidad mundiales.

Los océanos y los mares son un recurso inmenso para la humanidad. También son esenciales para el comercio internacional y una vía para conectar a países y continentes.

Conscientes de la importancia de los océanos y los mares, las naciones han creado importantes mecanismos de cooperación, tanto bilaterales como multilaterales, a nivel regional y mundial. Lo más destacable es que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 se ha convertido verdaderamente en la constitución por la que se rigen océanos y mares, el marco jurídico universal y unificado en el que deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares y la base de la cooperación internacional para hacer frente a los retos comunes.

Sin embargo, en el mar nos enfrentamos a retos de protección tanto conocidos como desconocidos. El alcance y la complejidad del terrorismo y los actos delictivos, especialmente la delincuencia organizada, han ido a más. El cambio climático, la subida del nivel del mar y la contaminación del medio marino, especialmente la provocada por residuos plásticos y la degradación del ecosistema marino, han tenido serias consecuencias que se prolongarán en el tiempo. Las violaciones del derecho internacional, e incluso las amenazas o el uso de la fuerza, han recrudecido las tensiones y repercutido en la paz, la amistad, la protección y la libertad de navegación y comercio, así como en los esfuerzos para hacer frente a los retos de protección no tradicionales.

Por lo tanto, preservar y mejorar la protección marítima debe ser un objetivo común y se ha convertido en una tarea urgente y una responsabilidad compartida de toda la comunidad internacional.

Como Estado ribereño, Viet Nam comprende muy bien el inmenso valor del mar, así como los desafíos que se plantean para protegerlo. Viet Nam ha adoptado una estrategia para el desarrollo sostenible de la economía marina, cuyo objetivo es utilizar los recursos marinos de forma sostenible y responsable para contribuir al desarrollo general del país. La estrategia también tiene por objeto mejorar la capacidad de aplicación de la ley de Viet Nam para resolver efectivamente los problemas marítimos y salvaguardar la soberanía, los derechos soberanos, la jurisdicción y otros intereses legítimos del país sobre sus zonas marítimas.

Viet Nam persigue con insistencia una política exterior de paz, independencia, autosuficiencia, multilateralismo y diversificación de las relaciones internacionales, como amigo y socio de confianza y miembro fiable de la comunidad internacional. Viet Nam está dispuesto a cooperar, intercambiar información y compartir experiencias con otros países para abordar los problemas de protección marítima y contribuir positivamente al mantenimiento de un entorno marítimo pacífico y protegido y al desarrollo sostenible de la región y el mundo.

A ese respecto, me gustaría formular las siguientes propuestas.

En primer lugar, es indispensable que los Estados y las organizaciones internacionales adquieran una conciencia amplia, extensa y profunda de la importancia de los océanos y los mares y de las amenazas que se ciernen sobre la protección marítima. Esta conciencia será el punto de partida para asumir una mayor responsabilidad y reunir la voluntad política necesaria para reforzar la confianza y desarrollar acuerdos de cooperación más coherentes y eficaces que permitan preservar y aprovechar los océanos y los mares de forma sostenible y garantizar un entorno marítimo pacífico y estable. Para lograr este fin, hay que destinar recursos a la aplicación de estrategias y normativas nacionales.

En segundo lugar, la protección marítima es una cuestión que afecta al mundo entero y que, por tanto, exige soluciones globales. Para abordar eficazmente los retos que plantea la protección marítima, tenemos que adoptar un enfoque global basado en la cooperación, el diálogo y el derecho internacional y forjar una cooperación más sólida recurriendo a canales bilaterales y multilaterales a nivel regional, interregional y mundial.

Viet Nam propone crear una red de acuerdos e iniciativas para la protección marítima regional que coordinen las Naciones Unidas con miras a intercambiar más información y experiencias, coordinar las acciones y abordar los desafíos comunes puntualmente.

Consciente de su valor, Viet Nam participa activamente en las iniciativas y mecanismos de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y de la ASEAN y sus aliados para la cooperación práctica en el mar de China meridional. Esas iniciativas y mecanismos proporcionan foros para el diálogo y el fomento de la confianza y ayudan a coordinar los esfuerzos de cooperación en materia de protección marítima.

Viet Nam está decidido a trabajar con la ASEAN y China para aplicar de forma seria, exhaustiva y efectiva la Declaración sobre la Conducta de las Partes en el Mar de China Meridional de 2002 y negociar un código de conducta eficaz y sustantivo de las partes en el mar de China meridional que se ajuste al derecho internacional, en particular a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Además, Viet Nam hace un llamamiento a todos los países e instituciones multilaterales, especialmente a los organismos de las Naciones Unidas, para que destinen más ayuda a los países en desarrollo y presten la debida atención a sus dificultades e intereses.

En tercer lugar, las políticas, las normas y la conducta de los Estados en el mar deben regirse por el derecho internacional, especialmente la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Los Estados habrán de cumplir íntegramente las obligaciones jurídicas que les incumben en virtud de la Convención, respetar los derechos, intereses y actividades económicas legítimas de los Estados pertinentes, solucionar las controversias por medios pacíficos conforme a lo dispuesto en el derecho internacional, atenerse a los procesos diplomáticos y jurídicos pertinentes y garantizar la libertad, seguridad y protección de la navegación y el sobrevuelo, sin actuar de manera que puedan complicar la situación o crear tensiones.

Tengo la firme convicción y la ferviente esperanza de que el Consejo de Seguridad cumplirá su función primordial y su responsabilidad de mantener la paz y la seguridad internacionales y seguirá haciendo aportaciones importantes y concretas para mejorar la protección marítima.

Viet Nam está dispuesto a contribuir en mayor medida a fomentar el diálogo y generar confianza y a trabajar con la comunidad internacional para mantener la seguridad en el mar y aprovechar el enorme potencial que encierra el océano, con miras a labrar un futuro de paz y prosperidad para la humanidad entera.

**Anexo VIII****Declaración del Ministro de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores y Cooperación del Níger, Hassoumi Massoudou**

[Original: francés]

En primer lugar, quisiera felicitar al Primer Ministro Narendra Modi porque su país, la India, ha asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad durante el mes de agosto. Usted acepta esta distinguida responsabilidad en nombre de su gran país, siempre a la vanguardia cuando se trata de contribuir a los esfuerzos comunes por la paz y la seguridad internacionales. Puede contar con el Níger, que no escatimará esfuerzos para facilitar su misión.

También me gustaría agradecer la oportunidad que nos ha brindado para debatir un tema de especial importancia para la paz y la seguridad internacionales como es la protección marítima. De hecho, ninguna parte del mundo es inmune a las consecuencias de la piratería marítima, que no deja de crecer y comprometer peligrosamente la libertad de circulación en el mar y la protección necesaria para transportar bienes y otras mercancías y permitir que el comercio internacional florezca.

Quisiera agradecer al Sr. Félix Antoine Tshisekedi, Presidente de la Conferencia de Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Africana, por su contribución a este debate. Sabemos que la protección marítima es también un asunto que preocupa enormemente al continente africano. Como recordarán, la Unión Africana celebró una Cumbre Extraordinaria del 10 al 15 de octubre de 2016 en Lomé en la cual se aprobó la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África.

Por último, quisiera agradecer a la Sra. Maria Luiza Ribeiro Viotti, Jefa de Gabinete del Secretario General, y a la Sra. Ghada Fathi Waly, Directora Ejecutiva de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), por sus exposiciones introductorias.

Los mares y océanos abarcan más de dos tercios de la superficie de nuestro planeta. De ellos dependen los medios de subsistencia de miles de millones de personas. Además, los mares y los océanos representan, de un modo u otro, un sector importante de la economía mundial. En la actualidad, más del 90 % del comercio mundial tiene lugar en el espacio marítimo. Mares y océanos no solo son puntos estratégicos de paso, sino también zonas importantes para la pesca o la extracción de hidrocarburos y otros minerales.

Por eso creemos que esta cuestión, por encima de todas las demás, exige cooperar más y gestionar mejor la prosperidad resultante. Por consiguiente, tenemos el urgente deber de salvaguardar la protección marítima, que es una importante garantía para la paz y el desarrollo internacionales.

La protección marítima, como sabemos, sigue siendo precaria a pesar de nuestros incesantes esfuerzos por preservarla. De hecho, la proliferación y sofisticación de los actos delictivos en el medio marino se han convertido en una amenaza constante para la paz y la seguridad internacionales. Estos actos tienen un efecto devastador para la actividad económica y alimentan los flujos financieros ilegales de los países afectados por este fenómeno. También minan las perspectivas de desarrollo.

El continente africano paga un alto precio por los actos criminales que se cometen en el mar. Si durante la década de 2000 la costa de Somalia y el golfo de Adén fueron el epicentro de los secuestros de buques mercantes, la inseguridad marítima se ha ido extendiendo hasta llegar, diez años después, al golfo de Guinea.

En esta región, la piratería, especialmente en la industria petrolera, la toma de rehenes para pedir rescates, el tráfico de drogas y la trata de personas, por citar algunos ejemplos, se han convertido en prácticas habituales.

El Níger, un país sin litoral cuyo puerto de entrada más cercano se encuentra a más de 1.000 kilómetros de su capital, Niamey, ha sufrido en toda su extensión el deterioro del clima de seguridad en las costas de sus vecinos; utiliza los puertos de esos países como zona de paso para su comercio internacional. Esto a menudo se traduce en escaseces de todo tipo que afectan a los precios de los productos básicos y tienen graves repercusiones sociales.

Por ello, al igual que hizo en el golfo de Adén, la comunidad internacional debe prestar especial atención a la piratería marítima, reforzando en particular los medios para combatir este fenómeno en el golfo de Guinea. Conviene aquí alabar los esfuerzos realizados a nivel nacional por los países ribereños de la Zona, así como el valioso apoyo prestado por la UNODC para poner fin a esta lacra.

Para terminar, me gustaría recomendar algunas medidas que podrían mejorar el estado actual de la protección marítima:

- La primera es índole política. Al igual que hemos apostado sin reservas por la cooperación para luchar contra el terrorismo y la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), debemos afianzar la colaboración promoviendo su dimensión multilateral y mundial, bajo el liderazgo de las Naciones Unidas. De cara al futuro, podemos recurrir a los mecanismos regionales y subregionales existentes, como la arquitectura de Yaundé para la Seguridad Marítima establecida por la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), la Comunidad Económica de los Estados de África Central y la Comisión del Golfo de Guinea, y a la Estrategia Marítima Integrada para África 2050 de la CEDEAO.
- La segunda medida que quisiera recomendar es de carácter jurídico. Debemos contar con una definición común de la protección marítima que abarque la amplia gama de delitos que se cometen en el medio marino. Si se da esta condición previa, podremos armonizar nuestros códigos penales y llevar a los delincuentes ante la justicia. La detención y el enjuiciamiento de algunos autores de actos de piratería gracias a la cooperación judicial entre varios Estados ha contribuido sin duda a reducir estos delitos.
- Por último, mi tercera recomendación es invitar a nuestros aliados a que inviertan más en proyectos e iniciativas de desarrollo que generen mayores oportunidades para los jóvenes de los países o regiones que sufren de manera especial la lacra de la inseguridad marítima.

**Anexo IX****Declaración del Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, Antony J. Blinken**

La última vez que tuve la oportunidad de dirigirme al Consejo, el pasado mes de mayo, fue para destacar la importancia de defender, mantener y revitalizar el orden internacional basado en normas, que se fundamenta en la Carta de las Naciones Unidas. Hay pocos asuntos más importantes para esa empresa que el futuro de nuestro océano. El océano no solo abarca el 70 % de la Tierra y representa el 97 % del agua, sino que es indispensable para garantizar los medios de subsistencia de nuestros pueblos y la sostenibilidad de nuestro planeta. La protección marítima es un interés siempre presente para todas las naciones (interrupción).

La libertad de navegación y de sobrevuelo y el flujo sin trabas del comercio marítimo lícito son también fundamentales para la seguridad y la prosperidad de las naciones y para la estabilidad mundial. La comunidad internacional se beneficia desde hace tiempo de un orden marítimo basado en normas en el marco del cual el derecho internacional, plasmado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en que se enuncia el marco jurídico para todas las actividades que se desarrollan en los océanos y los mares.

Sin embargo, pese a contar con un conjunto definido de leyes internacionales que todos nos hemos comprometido a respetar y defender, pese a todas las formas en que la libertad de los mares, las vías navegables abiertas y el flujo sin trabas del comercio marítimo lícito han beneficiado a las naciones y los pueblos del mundo entero, y pese al papel fundamental que ha tenido este orden marítimo para fomentar la actividad económica, la cooperación en materia de seguridad, la innovación científica y la sostenibilidad ambiental, a pesar de todo lo anterior, sobre este orden se cierne una grave amenaza.

Por eso agradezco la iniciativa de la India de reunirnos hoy aquí y pedir a todas las naciones que vuelvan a comprometerse a defender y afianzar las normas y principios marítimos que forjamos juntos y nos comprometimos a respetar.

Permítanme referirme en concreto a ciertos ámbitos fundamentales en los que esas normas y principios marítimos se ven amenazados.

En el mar de China meridional, hemos presenciado peligrosos encuentros entre buques en el mar y provocaciones pensadas para defender reivindicaciones marítimas ilegales. Los Estados Unidos han manifestado sin reservas su preocupación por aquellos actos que intimidan y amedrentan a otros Estados para disuadirlos de acceder legalmente a sus recursos marítimos. Al igual que otros países, entre ellos los que se disputan el mar de China meridional, hemos protestado contra esos actos y las reclamaciones marítimas ilegales en ese mar.

Hace cinco años, un tribunal arbitral constituido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 adoptó una decisión unánime y jurídicamente vinculante para las partes en virtud de la cual rechazaba enérgicamente las reclamaciones marítimas ilegales y expansionistas del mar de China meridional por considerar estas incompatibles con el derecho internacional. Los Estados Unidos han instado continuamente a todos los países a que, al formular sus reivindicaciones marítimas, se remitan al derecho internacional del mar reflejado en la Convención.

De ese modo, estarían respetando principios fundamentales consagrados en la Carta de las Naciones Unidas como la solución pacífica de controversias y la igualdad soberana de los Estados Miembros. Los intentos por resolver las controversias marítimas recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza se apartan de estos principios.

Hay quienes afirmarán que la solución de la controversia en el mar de China meridional no compete a los Estados Unidos ni a ningún otro país que no reclame sus islas y sus aguas. Pero no solo les compete, sino que además es responsabilidad de todos los Estados Miembros defender las normas que hemos acordado cumplir y solucionar pacíficamente las controversias marítimas. Un conflicto en el mar de China meridional o en cualquier océano tendría graves consecuencias para la seguridad y el comercio a nivel mundial. Es más, cuando un Estado ignora estas normas y no sufre las consecuencias, no hace sino alimentar la impunidad y la inestabilidad en todas partes.

Algunos Estados también están defendiendo sus intereses de forma ilegal y con provocaciones en el golfo Pérsico y el mar Negro. El 29 de julio de 2021, el *Mercer Street*, un buque mercante que transitaba pacíficamente por aguas internacionales en el norte del mar Árabe, fue atacado con drones explosivos que provocaron la muerte de dos personas. Tras examinar la información disponible, llegamos a la conclusión de que el Irán llevó a cabo este ataque injustificado, que forma parte de una pauta de agresiones y provocaciones de otro tipo. Semejantes actos amenazan la libertad de navegación a lo largo de esta vía acuática fundamental, el transporte marítimo y el comercio internacionales, y la vida de las personas a bordo de los buques implicados.

En nombre de los Estados Unidos, quiero reiterar mis condolencias a las familias de las víctimas y al Reino Unido y Rumania. Corresponde a todas nuestras naciones exigir cuentas a los autores. De lo contrario, estaremos alimentando su sensación de impunidad y envalentonando a otras personas inclinadas a menospreciar el orden marítimo.

En el mar Negro, el estrecho de Kerch y el mar de Azov, vemos cómo continúan las agresiones contra Ucrania con peligrosas incursiones por mar y aire y el acoso a los buques, actos todos ellos que están dificultando el comercio y el acceso a la energía. Reafirmamos nuestro apoyo a la soberanía e integridad territorial de Ucrania dentro de sus fronteras reconocidas internacionalmente, incluidas sus aguas territoriales. Crimea es Ucrania.

Cuando las naciones ignoran o pretenden delimitar de nuevo las fronteras de otras naciones, ya sea por tierra o por mar, están socavando la igualdad soberana de los Estados Miembros, un principio rector de las Naciones Unidas.

También amenazan seriamente la seguridad y protección marítimas los agentes no estatales, desde los piratas y traficantes marítimos ilícitos en el golfo de Adén y el océano Índico hasta los piratas y ladrones armados en el golfo de Guinea y los traficantes de drogas en el mar Caribe y el océano Pacífico oriental. Sin embargo, nuestra respuesta colectiva a estos agentes demuestra lo eficaces que podemos ser cuando trabajamos juntos para defender el orden marítimo y exigir responsabilidades a quienes lo incumplen.

Lo hemos podido comprobar con la arquitectura de Yaundé para la seguridad marítima, liderada por África con el apoyo del Grupo de Amigos del Golfo de Guinea, y con el proyecto Deep Blue y el foro de colaboración marítima, liderados por Nigeria. Lo vemos en el centro de fusión de información marítima de la India, que ha servido para estrechar la cooperación entre los aliados del Índico, y en la amplia ratificación por parte de los países de la cuenca del Caribe del Convenio sobre Cooperación para la Supresión del Tráfico Ilícito Marítimo y Aéreo de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas en el Área del Caribe.

Lo vemos en el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, que ha logrado avances considerables en la formulación de una respuesta regional eficaz, sobre todo en materia de aplicación de la ley. Los Estados Unidos lideraron la creación de este grupo, y seguimos participando activamente en su labor y en la coordinación de las operaciones navales para evitar que resurja la piratería en la zona. Agradecemos a los demás miembros del Consejo de Seguridad que hayan apoyado las resoluciones anuales para ayudar a coordinar y afianzar estas iniciativas.

Tenemos que ofrecer las mismas respuestas coordinadas y globales ante otras amenazas a la seguridad y protección marítimas. Entre esas amenazas se encuentra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que mina la sostenibilidad de las poblaciones de peces, elude las medidas de conservación y gestión acordadas y vulnera los derechos soberanos de los Estados costeros y que a menudo va de la mano del uso de trabajo forzoso y otras actividades ilícitas. Los desastres ambientales son otra de las amenazas que exige respuestas de ese tipo, como es el caso de la cooperación entre Sri Lanka, los Estados Unidos y otros países para mitigar el impacto de la catástrofe del buque mercante X-Press Pearl.

Para llevar a cabo estas actividades, hemos de compartir información y coordinar nuestras respuestas, ayudar a desarrollar la capacidad de nuestros asociados marítimos y comprometernos con las comunidades afectadas, la industria y las organizaciones no gubernamentales, que son aliados de vital importancia en esta empresa.

Juntas, nuestras naciones han pasado decenios construyendo este orden marítimo y el sistema internacional más amplio basado en normas del que forma parte. Lo hemos hecho porque todos sabemos cuán positivo es para nuestras naciones y nuestros pueblos que los Gobiernos acepten ciertas limitaciones a la hora de actuar, en lugar de vivir en un mundo en el que los fuertes hacen lo que les permite hacer su fuerza y los menos poderosos se sienten coaccionados y amenazados.

Este hecho, que nunca antes ha sido más cierto, hace que el esfuerzo colectivo para defender, fortalecer y construir este orden sea más urgente que nunca.



**Anexo X****Declaración del Ministro de Europa y de Relaciones Exteriores  
de Francia, Jean-Yves Le Drian**

[Original: francés]

En primer lugar, quisiera agradecer al Primer Ministro de la India, Narendra Modi, por brindarnos la oportunidad de debatir hoy el tema trascendental de la protección marítima en el Salón del Consejo de Seguridad. También deseo a la India que su Presidencia del Consejo de Seguridad sea positiva y fructífera.

El mar, nuestro bien común, es desgraciadamente objeto de comportamientos depredadores, delincuencia y una creciente contaminación que afectan a su ecosistema y a millones de personas que dependen de él.

Más preocupante todavía es que algunos Estados deseen convertir el entorno marítimo en escenario de competencia estratégica, como el espacio ultraterrestre o el ciberespacio, fenómeno que va en aumento día tras día.

La protección marítima es una prueba de fuego para el multilateralismo y exige una mayor movilización por parte de la comunidad internacional. En ese sentido, quisiera destacar tres aspectos.

En primer lugar, me gustaría recordar que, por encima de todo, para garantizar la protección marítima es indispensable respetar el derecho internacional.

Los mares no deben ser escenario de conflictos entre los Estados. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se enuncia el marco jurídico general por el que se rigen todas las actividades que se desarrollan en los océanos y los mares. Ningún Estado debe apartarse de ese régimen.

En cumplimiento de sus obligaciones internacionales, Francia mantiene su adhesión total a la libertad de navegación. “Libertad de navegación” no equivale a “libertad de acción” o “impunidad”. Si no se acatan las normas comunes, los mares se convertirán en escenario de continuos enfrentamientos.

Por consiguiente, nos comprometemos firmemente a reducir las tensiones y los riesgos en el golfo Árabe por medio de la misión de vigilancia marítima en el estrecho de Ormuz, que dirigen ocho países europeos. En ese sentido, junto con nuestros aliados europeos y el Grupo de los Siete (G7), hemos condenado enérgicamente el atentado perpetrado contra el buque Mercer Street el 29 de julio de 2021, que se saldó con la muerte de dos de sus tripulantes. El Consejo de Seguridad planteó esta cuestión en su sesión del viernes 6 de agosto. La comunidad internacional debe estar muy atenta y proseguir sus esfuerzos para que se respete la libertad de navegación en la región. Les recuerdo que, a ese respecto, Europa dedica notables esfuerzos desde hace casi dos años para reforzar la vigilancia y la protección marítima en el golfo.

También estamos muy atentos a la situación en todas las zonas en las que se cuestionan el derecho del mar y la libertad de navegación, como sucede en el mar de China meridional, el mar Negro o el Mediterráneo oriental.

En segundo lugar, los mares son el escenario de nuevas amenazas que debemos afrontar juntos por medio de la cooperación.

Se ha dicho que es preciso luchar contra la piratería, los actos terroristas en el mar, la delincuencia organizada, el tráfico de drogas y el tráfico de especies silvestres constitutivo de delito ambiental. La comunidad internacional ha de proporcionar los

medios necesarios para combatir estos atentados y actividades delictivas, tanto en las aguas bajo jurisdicción de los Estados como en alta mar.

Francia participa en varios foros regionales para ayudar a sus aliados en este ámbito, de lo que es ejemplo la pertenencia de nuestro país a la Asociación de los Países del Océano Índico. Además, desde el 20 de mayo, Francia presidirá durante un año la Comisión del Océano Índico, agente clave para la seguridad y protección marítimas de la región.

Francia también se está implicando más en el Pacífico. Como Estado insular marítimo de la región, nuestro país pretende contribuir al marco estratégico del Indo-Pacífico, que acaba de adoptar a nivel nacional. Desea seguir promoviendo un espacio inclusivo, basado en el derecho y el multilateralismo.

La región del Indo-Pacífico es una prioridad para Francia y la Unión Europea. Por eso, hemos apoyado y conseguido que se elabore una estrategia de la Unión Europea para el Indo-Pacífico. Esa será una de las prioridades de la Presidencia francesa de la Unión Europea durante la primera mitad de 2022.

También nos complace que haya sido posible realizar operaciones piloto en el golfo de Guinea con un componente de creación de capacidades para terceros. Entre los ejemplos positivos de cooperación regional, me gustaría destacar la arquitectura de Yaundé y las actividades realizadas con apoyo del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea (G7++). Desde hace más de 30 años, Francia participa en la lucha contra la piratería en la región con la misión *Corymbe*.

También combatimos las amenazas en el mar en el marco de la Unión Europea con la operación IRINI en el Mediterráneo, así como la Operación Atalanta, que ha reducido significativamente la piratería frente a las costas de Somalia.

Es indudable que la labor de las Naciones Unidas en este ámbito es esencial. Celebro la movilización de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), que supervisa la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, conocida como la Convención de Palermo. Acojo con especial satisfacción el trabajo realizado conjuntamente por la UNODC y la Unión Europea para desarrollar un programa mundial sobre delincuencia marítima y otro de control de contenedores.

Por último, me gustaría destacar la dimensión ambiental y su relación con la protección.

En efecto, debemos proteger el mar y los océanos de los daños que sufren.

El océano es nuestro bien común. Todos, tanto a título individual como colectivo, tenemos la responsabilidad de protegerlo y utilizarlo de forma sostenible. Promover el desarrollo de una economía azul sostenible, proteger los arrecifes de coral y apoyar la biodiversidad marina, por ejemplo combatiendo la sobrepesca y la contaminación del mar, son los retos que debemos afrontar.

Garantizar la protección marítima significa también regular el tráfico para limitar la contaminación de las zonas marinas. Este es el objetivo de la conferencia de las partes en el Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona), en virtud del cual la Unión Europea y los 21 Estados ribereños del Mediterráneo han acordado convertir el Mediterráneo en zona de bajas emisiones de óxido de azufre de los buques.

Sin embargo, por sí solos, los actores locales no pueden proteger las zonas marítimas. La comunidad internacional es fundamental en este sentido, en particular las negociaciones en curso en las Naciones Unidas para proteger la biodiversidad en alta mar.

Señor Presidente, me gustaría expresar una vez más mi agradecimiento a la India por permitir que el Consejo de Seguridad desempeñe su papel en todas las cuestiones marítimas. Tenga la seguridad de que Francia seguirá firmemente comprometida, junto con sus aliados, a reforzar la protección marítima y defender los bienes comunes que son nuestros espacios marítimos.

**Anexo XI****Declaración de la Ministra de Relaciones Exteriores de Estonia,  
Eva-Maria Liimets**

Permítaseme comenzar enunciando una obviedad: los mares y océanos cubren más del 70 % del planeta. Este porcentaje pone de manifiesto la importancia de trabajar en las cuestiones relacionadas con la protección marítima. La pandemia en curso ha demostrado una vez más la relevancia del transporte marítimo en el comercio mundial y en la entrega de suministros esenciales. La protección marítima internacional debe garantizar el uso libre y pacífico de los mares y océanos por parte de todas las naciones. Por desgracia, los mares y océanos se utilizan a menudo para llevar a cabo actividades ilegales y desestabilizadoras.

Hoy, las amenazas a la protección marítima, como la piratería y el terrorismo, así como las amenazas indirectas que se derivan de la pesca ilegal y el cambio climático, son transnacionales y están interconectadas. A Estonia le preocupan profundamente los continuos incidentes en el golfo Pérsico, que ponen en peligro la libertad de navegación, el comercio internacional y la vida de las personas.

El auge de la digitalización mundial plantea nuevos desafíos. A medida que aumenta la dependencia de los datos, la ciberseguridad en cuestiones marítimas se convierte en un verdadero reto. En vista de la difusión y el uso indebido de las nuevas tecnologías, Estonia hace hincapié en la necesidad de mejorar la ciberseguridad en todos los sectores marítimos y aumentar la resiliencia frente a los ciberataques. La ciberseguridad marítima ha pasado a ser una preocupación acuciante: ya se han producido ciberataques contra operaciones portuarias o de transporte marítimo. La ciberdelincuencia ha llegado al sector marítimo, causando problemas y retrasos en las terminales portuarias y provocando la pérdida de ingresos.

El cambio climático repercute negativamente en los entornos marinos y costeros y en el bienestar de las poblaciones. Dado que el océano es el principal regulador del clima, la comunidad internacional debe redoblar esfuerzos para cumplir la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular su Objetivo 14, y vincular en mayor medida las políticas relativas a las economías verde y azul.

La protección marítima es muy polifacética y se ve afectada, entre otros factores, por las disputas territoriales, los conflictos armados y la delincuencia organizada transnacional. Para prevenir y eliminar la delincuencia organizada transnacional en el ámbito marítimo se requiere una mayor coordinación y cooperación entre todos los Estados y sectores pertinentes. La clave reside en crear capacidad en los Estados vulnerables e intercambiar información oportuna y precisa. Agradecemos a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito su labor en esta esfera.

Estonia quiere destacar la contribución de la Unión Europea a la protección marítima por medio de sus operaciones marítimas. Acogemos con satisfacción la prórroga del mandato de la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea para combatir la piratería en el Índico, y la renovación de las autorizaciones para inspeccionar buques en el Mediterráneo central a fin de evitar que se vulnere el embargo de armas de las Naciones Unidas contra Libia. En este momento, la operación IRINI de la Unión Europea es la única iniciativa bajo este mandato.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sigue siendo el marco central básico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. Nuestra adhesión a la totalidad de la Convención es crucial, pues demuestra nuestro empeño en la defensa del derecho internacional, la promoción de un orden basado en normas y la solución amistosa de controversias.

Por último, aprovecho esta oportunidad para instar a una mayor cooperación entre los Estados y los diferentes organismos con el fin de prevenir y mitigar las amenazas a la protección marítima y hacerlo en plena consonancia con el derecho internacional.

## Anexo XII

### **Declaración de la Ministra de Relaciones Exteriores de Noruega, Ine Eriksen Søreide**

El océano tiene una importancia vital para Noruega. Es fundamental para nuestra historia, nuestros medios de vida y nuestro desarrollo. Salvaguardar la seguridad de nuestra gente de mar y proteger la salud de los océanos, regidos por el derecho del mar, son piedras angulares de la política exterior de Noruega.

Dependemos de los océanos para gran parte de lo que nos sustenta como seres humanos. En su discurso del pasado año ante la Asamblea General, la Primera Ministra Solberg subrayó que el 80 % del comercio mundial se transporta por barco, en particular los alimentos, el equipo médico y los productos de la energía. Por ello, la disrupción de las líneas de suministro marítimo puede poner en peligro la economía y la seguridad mundiales. Los océanos son fundamentales para alcanzar muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, pero su temperatura y acidez están aumentando.

Esto nos perjudica a todos.

A menudo se habla de los siete mares o de los cinco océanos. Sin embargo, no debemos olvidar que solo hay un océano: un océano de recursos aparentemente ilimitados del que dependen todas las naciones, pero que se enfrenta a una serie de amenazas, en particular la piratería.

No obstante, hay otras amenazas considerables; al igual que muchos de mis colegas, también condeno el ataque al buque mercante Mercer Street frente a las costas de Omán y quisiera transmitir las condolencias de Noruega a Rumania y el Reino Unido por la muerte de ciudadanos de ambos países. Los ataques recurrentes a buques en la región constituyen una amenaza para la protección marítima y resultan sumamente preocupantes.

Felicito a la India por incorporar la protección marítima en el orden del día del Consejo de Seguridad, porque la piratería representa una amenaza mundial. Es una amenaza para la seguridad de la gente de mar, para el comercio internacional y el desarrollo y para la paz y la seguridad internacionales.

El golfo de Guinea se ha convertido en un foco de piratería. En 2020 se produjeron en el mar 135 secuestros para obtener rescate, de los cuales 130, aproximadamente, tuvieron lugar en el golfo de Guinea. Los ataques cada vez son más violentos y se producen más lejos de la costa. Desde que se aprobó la resolución [2018 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad se han producido avances positivos. Los Estados han firmado el Código de Conducta de Yaundé, se ha establecido un marco operativo regional y se ha invertido en equipo, capacitación y personal. A pesar de ello, la piratería sigue representando una gran amenaza en la región. Los riesgos a que se enfrenta la gente de mar de todo el mundo se han agravado.

La piratería supone también un importante obstáculo para el desarrollo. Para comprender plenamente el perjuicio que la piratería causa en la región, Noruega presta apoyo a un estudio de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito que se presentará este año. Es importante determinar y combatir las causas profundas de la piratería, pero no podemos permitirnos el lujo de retrasar la adopción de medidas: sencillamente, el problema de la piratería es demasiado grave.

Cuesta imaginar cómo podremos hacer respetar la legislación relativa a la pesca ilegal, la contaminación o el contrabando si no somos capaces de cumplir la tarea fundamental de proteger de la piratería a la gente de mar y los buques ni de salvaguardar su derecho a un paso seguro.

Desde 2011 se ha avanzado mucho, pero hay que redoblar los esfuerzos para contrarrestar los acontecimientos negativos. Aunque es crucial, la cooperación regional no puede sustituir a la responsabilidad individual de los Estados Miembros. Mientras todos los implicados no se comprometan plenamente, la cooperación regional no podrá ser eficaz.

En última instancia, cada Estado Miembro tiene la obligación soberana de combatir la piratería.

Asimismo, el Consejo de Seguridad debe desempeñar un papel fundamental. Puede y debe tomar medidas enérgicas para que los océanos sean seguros y estén protegidos.

**Anexo XIII****Declaración del Ministro de Relaciones Exteriores de México,  
Marcelo Ebrard**

[Original: español]

México agradece a la India por haber convocado a este debate sobre los retos actuales a la seguridad marítima, poniendo especial énfasis en la cooperación internacional. Agradecemos también las presentaciones, oportunas e informativas, que nos han ofrecido las señoras Maria Luiza Ribeiro Viotti y Ghada Fathi Waly. Para un país como el nuestro, que cuenta con más de 11.000 kilómetros de costa, este tema es de la mayor relevancia.

Existe una multiplicidad de áreas e instrumentos jurídicos que convergen en torno a la seguridad marítima. Desde la piratería y los actos terroristas, incluyendo los ataques a embarcaciones civiles en altamar, que ponen en riesgo la paz y la seguridad internacionales, hasta la comisión de otros crímenes y actividades ilícitas, tales como el tráfico de armas o de drogas, que si bien representan retos en materia de seguridad pública y rendición de cuentas, no necesariamente se consideran crímenes internacionales que caigan bajo la competencia de este Consejo.

Por ello consideramos necesario un enfoque de sinergias estatales, institucionales y jurídicas para fortalecer la seguridad marítima. La actividad marítima es tan vasta que da pie a la posibilidad de una gran cantidad de actos ilícitos. El 90 % del comercio internacional se lleva a cabo por mar.

Nuestros océanos son invaluable al ser los principales reguladores del clima, la fuente de sustento para nuestra alimentación, así como de recursos minerales y genéticos que enriquecen la industria y la tecnología. Confluyen en ellos muy diversas áreas de la actividad humana: la pesca, el medio ambiente, los derechos laborales, el comercio internacional y el turismo, por mencionar solo algunas.

Debemos tener presente la resolución [75/239](#) de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar, que aborda con detalle todas estas cuestiones e incluye un apartado específico sobre seguridad y protección marítimas. Seríamos omisos si no reiteramos también nuestro respaldo a la importante labor de la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual es la principal autoridad en la materia.

Aprovecho para refrendar el carácter universal y unitario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. México jugó un papel central en la negociación de este instrumento, conocido como la “constitución de los mares” y por buenas razones: en ella se enuncia el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares, por lo que su importancia es estratégica como fundamento de las actividades y la cooperación a nivel nacional, regional y global.

Si bien es necesario fortalecer la cooperación a todos los niveles para garantizar la seguridad de nuestros océanos, mares y costas, es igualmente importante que esto se lleve a cabo con pleno apego a los distintos regímenes jurídicos involucrados y en el marco de las organizaciones e instituciones que resulten competentes para ello, tomando en cuenta que no todos los fenómenos que ponen en riesgo la seguridad de los mares son equiparables, ni cuentan con el mismo umbral de gravedad.

En ese sentido, estamos convencidos que la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, junto con la OMI, deben asumir un papel estratégico en la coordinación de la cooperación entre los Estados, para fortalecer las medidas de seguridad y rendición de cuentas respecto de actividades ilícitas en los mares y océanos.



De acuerdo con los instrumentos internacionales relevantes para el combate del crimen organizado transnacional, las obligaciones en la materia se deben cumplir en consonancia con los principios de igualdad soberana, integridad territorial y no intervención en los asuntos internos de otros Estados, bajo un esquema de cooperación internacional. Un tema de la mayor preocupación para México es que las mujeres y las niñas siguen siendo vulnerables al tráfico de migrantes y la trata de personas a través de los canales marítimos.

El enfoque de la seguridad marítima no puede ni debe centrarse en una “militarización” de los océanos. Se requiere reforzar tanto las medidas nacionales como las de cooperación internacional, para evitar actos ilícitos y para asegurar el enjuiciamiento de los responsables, con respeto a las instituciones nacionales y en apego al estado de derecho.

México forma parte de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas. Uno de sus principales objetivos es promover la cooperación regional entre las escuelas náuticas y los centros de formación de oficiales mercantes y personal marítimo, buscando siempre la solución pacífica de las controversias.

Para promover la seguridad marítima, México lleva a cabo diversas acciones que se sustentan en dos ejes rectores: el mantenimiento del estado de derecho y la salvaguarda de la vida humana en el mar. Quisiera mencionar tres de ellas:

1. Se consolidó en una sola dependencia la autoridad marítima y la autoridad portuaria, lo que mejora la capacidad de acción en seguimiento a los convenios internacionales de los que somos parte.
2. Se establecieron zonas de fondeo seguras, para asegurar el estado de derecho y prevenir la ocurrencia de actos ilícitos en los litorales.
3. Se adoptó un reglamento de protección marítima y portuaria que permite la incorporación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias en la legislación nacional.

Concluyo reiterando que los mares y los océanos representan un espacio genuinamente global de nuestro planeta. Un espacio que nos pertenece a todos y que nos compete a todos respetar y salvaguardar. Las medidas unilaterales, por definición, quedan excluidas, siendo imperativo que prive la cooperación y coordinación de la comunidad internacional en beneficio de todos.

**Anexo XIV****Declaración del Secretario de Estado de Defensa del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Ben Wallace**

De las muchas cosas que unen a nuestras naciones, entre las más significativas cabe señalar nuestra común dependencia del comercio marítimo y la libertad de navegación, aspectos ambos amparados por el estado de derecho.

Como nación insular, Gran Bretaña es muy consciente de que esos tres elementos son vitales para la seguridad mundial, la prosperidad y el medio ambiente.

A ese respecto, es fundamental nuestro absoluto aprecio por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Defender la Convención ha de seguir siendo una tarea común de la comunidad internacional. La Convención representa la base de la gobernanza de los océanos, que debe ser respetada.

El Reino Unido se enorgullece de su historial en materia de protección marítima. Impulsamos el apoyo internacional para atajar y contrarrestar las actividades hostiles de los Estados en el mar, entre ellas la piratería, el contrabando, la pesca ilegal y otros delitos marítimos en todo el mundo.

Actualmente estamos preparando una nueva estrategia nacional de protección marítima con objeto de consolidar toda la gama de objetivos e intervenciones del Reino Unido en el ámbito marítimo hasta 2025.

No obstante, es un hecho que preservar el derecho del mar y el acceso a él interesa a todos los aquí presentes. Y a todos debe preocuparnos que algunos estén cada vez más dispuestos a utilizar sus ubicaciones estratégicas frente a vías navegables internacionales clave para desestabilizar y amenazar nuestras preciadas libertades.

Ejemplo de ello es el incidente ocurrido el 29 de julio de 2021 frente a las costas de Omán, en el que se vio implicado el buque mercante de pabellón liberiano Mercer Street. Las evaluaciones del Reino Unido e internacionales han concluido que el Irán atacó el barco utilizando una o varias aeronaves no tripuladas. Además de los daños sufridos por el buque, murieron un ciudadano británico y un ciudadano rumano.

Condenamos este ataque deliberado, ilegal y selectivo. Se trata de una clara violación del derecho internacional por parte del Irán. Un ataque de esta naturaleza no solo pone en peligro el comercio mundial, la seguridad de la navegación, la vida de la gente de mar y el medio marino de la región; también socava el sistema basado en normas del que dependen nuestra paz y seguridad comunes.

En un momento de creciente ansiedad, cada vez es más importante que nuestras naciones se solidaricen para apuntalar ese sistema: el orden internacional basado en normas no se autoperpetúa, y el loable multilateralismo que este lugar simboliza no es una alternativa a la determinación y la capacidad de nuestras naciones para mantener dicho orden de forma proactiva, sino una extensión de estas.

Para alcanzar ese propósito deben cumplirse tres requisitos.

En primer lugar, hay que denunciar la actividad hostil de los Estados y los comportamientos inaceptables en el mar, ya sea la piratería, el contrabando, la pesca ilegal, las incursiones ilegales en aguas territoriales u otros delitos marítimos. Juntos, debemos estar preparados para imputar, cuestionar, atajar y sancionar tales comportamientos.

En segundo lugar, hay que promover los derechos y libertades consagrados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar —fundamento de la gobernanza de los océanos— para que sigan existiendo en todas las partes del mundo.

Tenemos que dejar claro que un tratado internacional consagrado jurídicamente, que lleva la firma de 168 partes, no puede desecharse por capricho. Y no, no solo en el mar de China meridional, pero la Convención debe respetarse allí del mismo modo que en el resto de los mares y océanos del mundo.

Al igual que la India, el Reino Unido tiene la visión de un Indo-Pacífico libre, abierto y protegido. Por ello, en el reciente examen integrado de la política de relaciones exteriores, seguridad, defensa y desarrollo del Reino Unido se expuso nuestra “inclinación” estratégica hacia el Indo-Pacífico, motor de crecimiento del mundo, donde vive la mitad de la población y se genera el 40 % del producto interno bruto mundial, y que nos ofrece algunas de las mayores oportunidades, pero también plantea algunos de los mayores retos. Todo lo que sucede allí interesa al mundo.

Por ese motivo, el Reino Unido se involucrará de forma más constante y cada vez más proactiva en la región. En ese contexto, los Primeros Ministros Modi y Johnson acordaron en mayo del presente año una nueva alianza marítima en el Índico occidental. Asimismo, quisiera felicitar a la India por la elección de su candidato para ocupar el puesto de Director Ejecutivo del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, centro de intercambio de información sobre la lucha contra la piratería y la delincuencia marítima, con sede en Singapur.

Pero no hay mayor demostración de la dedicación del Reino Unido a la región que el despliegue inaugural de nuestro grupo de ataque de portaviones: un gran despliegue multilateral de capacidades militares de vanguardia junto a algunos de nuestros aliados más cercanos. Su propósito no es enfrentarse a un adversario en una situación de crisis, sino transmitir con confianza nuestros valores y nuestra adhesión al estado de derecho.

Por último, nuestra actuación en cuestiones marítimas debe ir más allá de la “protección” tradicional. Todos tenemos la responsabilidad de hacer lo que esté en nuestra mano para proteger el clima, por lo que el Reino Unido está al frente de los esfuerzos mundiales para salvaguardar el medio marino. Defendemos que al menos el 30 % de los océanos del planeta esté protegido para 2030. Organizamos el 26º período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que se celebrará en Glasgow este año. Y apoyamos el medio marino y la reducción de la pobreza en todo el mundo por medio de Blue Planet Fund, un nuevo fondo de 700 millones de dólares.

Acabo de regresar de un viaje al Indo-Pacífico, en el cual he descubierto la belleza de esa región, pero también he percibido nuevamente las amenazas que se ciernen sobre todas nuestras naciones —y leyes— en el mar.

Por lo tanto, entiendo claramente nuestro deber, como nación que forma parte de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad, de cumplir con nuestras obligaciones esenciales en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Y tengo una mayor confianza en que la cooperación regional e internacional no solo es posible, sino que es el único medio de mejorar la protección marítima.

Porque no me cabe la menor duda de que, si trabajamos juntos para garantizar la primacía de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y defender los mares, la mejora no solo de nuestra protección, sino también del comercio, el medio ambiente y la calidad de vida de nuestros pueblos redundará en beneficio de todos.

**Anexo XV****Declaración del Ministro de Finanzas y Planificación Económica de San Vicente y las Granadinas, Camillo Gonsalves**

Para empezar, permítaseme felicitar a la República de la India por haber convocado el debate abierto de hoy, y agradecer a los ponentes sus esclarecedoras observaciones. En un plano más personal, también quisiera dar las gracias a Su Excelencia el Primer Ministro Modi por su solidaridad y apoyo públicos hacia nuestro Primer Ministro, el Primer Ministro de San Vicente y las Granadinas, que recientemente fue víctima de un ataque abominable, como él lo calificó con acierto. Quisiera comunicar al Primer Ministro Modi que su solidaridad nos ha reconfortado y que nuestro Primer Ministro se reincorporará muy pronto a sus funciones.

Como pequeño Estado insular en desarrollo cuya existencia material y prosperidad continuada están ligadas indisolublemente a los recursos oceánicos que definen y circunscriben nuestro archipiélago, San Vicente y las Granadinas atribuye gran importancia a este debate. De hecho, en nuestra subregión, la proporción del espacio territorial que ocupa el espacio marino es equivalente a más del 120 % de la superficie terrestre.

Los medios de vida de más de 3.000 millones de personas en todo el mundo dependen de los océanos. Es imprescindible que se tengan plenamente en cuenta las consideraciones sociales, económicas, ambientales y de protección relacionadas con nuestros paisajes marinos. Una serie de riesgos para la protección marítima, relacionados entre sí, amenazan la vida, la convivencia y la producción tanto en los Estados ribereños como en los Estados sin litoral. A lo largo de este debate se ha hablado de todos esos riesgos, a saber:

- La piratería y el robo a mano armada;
- El comercio ilegal de armas, municiones, estupefacientes y otros tipos de contrabando;
- La migración irregular y la trata de personas;
- La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;
- Los daños deliberados a los ecosistemas marinos.

Estos desafíos solo podrán resolverse mediante planteamientos multilaterales amplios que encaren de manera sistemática las preocupaciones humanitarias, de paz y seguridad y de desarrollo de todos los Estados. Solo así se garantizará un futuro próspero para todas las naciones, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo, que tanto dependen de nuestros océanos.

Las fuerzas destructivas del cambio climático ponen en peligro la propia existencia de los países costeros de baja altitud —por ejemplo, los repartidos por nuestra Comunidad del Caribe (CARICOM)— y exacerban todavía más las dificultades mencionadas anteriormente. Los esfuerzos de la comunidad internacional dirigidos a mejorar la protección marítima resultarán insuficientes mientras no se tomen medidas significativas para detener el calentamiento global, que pone en peligro el tejido social de los Estados en todas partes y convierte el medio marino en otra amenaza más para la seguridad en tierra.

La reciente escalada de las tensiones en el golfo de Omán hace todavía más patente la necesidad de que todos los Estados colaboren en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a fin de garantizar la libertad de navegación y el paso inocente. Sin duda, cada país tiene el deber de salvaguardar sus recursos costeros, defender sus fronteras marítimas y proteger sus intereses y a sus

ciudadanos de las amenazas que llegan por mar. Sin embargo, estas acciones deben ajustarse siempre al derecho internacional y respetar plenamente los principios sacrosantos de la soberanía del Estado y la integridad territorial.

San Vicente y las Granadinas elogia el memorando de entendimiento firmado recientemente entre la Unión Africana y la Comisión del Golfo de Guinea con el propósito de consolidar los esfuerzos conjuntos en materia de seguridad marítima. También felicitamos a Kenya por su liderazgo del Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, y a la Comisión del Océano Índico por su apoyo a este importante grupo. Estos mecanismos multilaterales son cruciales para la labor internacional de refuerzo de la protección marítima.

En la CARICOM hemos logrado enormes avances de cara a mejorar la protección marítima, para lo cual hemos ampliado nuestras capacidades de vigilancia y recopilación de información, modernizado los sectores de la aplicación de la ley y la justicia penal y actualizado y armonizado la normativa sobre viajes y comercio. Por medio de iniciativas multilaterales como el Sistema de Seguridad Regional, la Agencia de Implementación para el Crimen y la Seguridad y la comisión de la Iniciativa de Seguridad de la Cuenca del Caribe, mi país ha trabajado en aras del mantenimiento de la paz y la seguridad en nuestras costas y fuera de ellas y en toda la zona de paz que rodean los mares del Caribe.

Nuestra delegación destaca la importancia de intercambiar información para combatir las redes cada vez más sofisticadas de la delincuencia organizada transnacional, que socavan la protección marítima y amenazan la paz internacional. A este respecto, saludamos el inestimable papel de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito en favor de la coordinación intergubernamental y la prestación de asistencia para la creación de capacidad por medio del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima. Hace falta más apoyo al desarrollo para ayudar a reforzar los acuerdos institucionales que rigen nuestros recursos marinos.

La plétora de desafíos en materia de seguridad que afectan a las naciones marítimas, en particular a los pequeños Estados insulares en desarrollo, exige que la comunidad internacional reitere su compromiso firme de mejorar la cooperación multilateral. Este es el requisito esencial en pos de la paz, la seguridad y el desarrollo para todas las naciones y pueblos, especialmente para aquellos que tanto dependemos de los océanos para subsistir y convivir en este precario período de cambio climático.

**Anexo XVI****Declaración del Ministro de Transportes, Clima, Medio Ambiente y Comunicaciones de Irlanda, Eamon Ryan**

Como saben, Irlanda es una nación insular. De hecho, teniendo en cuenta la superficie de nuestros fondos marinos, Irlanda es uno de los Estados miembros de mayor extensión de la Unión Europea, pues tiene derechos soberanos o exclusivos sobre espacios marítimos cuya relación con la superficie terrestre del país es de las más altas de toda la Unión Europea.

A lo largo de nuestra historia, el mar nos ha protegido, nos ha alimentado y, de hecho, nos ha definido. El océano Atlántico, que azota nuestra costa occidental, resulta a menudo imponente y salvaje; sin embargo, el mar ha representado para Irlanda y los irlandeses una autopista que nos ha conectado con el mundo.

Por esta razón, las cuestiones marítimas siempre han sido importantes para nosotros. Irlanda ha elaborado un plan de acción marítima denominado “aprovechamiento de la riqueza del océano”, en el que se subraya que los ecosistemas saludables y sostenibles y la cooperación y la colaboración internacionales sustentadas en la buena gobernanza, acompañados de seguridad y protección marítimas, son factores clave para un futuro marítimo sostenible. Nos complace haber tenido ocasión de aprender de muchas de las otras pequeñas naciones insulares y compartir con ellas nuestras experiencias en la última cumbre sobre los océanos.

Ese tipo de cooperación es fundamental para las cuestiones que se debaten hoy aquí, y quisiera aplaudir a la India por su iniciativa de poner de relieve este tema vital ante el Consejo de Seguridad. Asimismo, quiero dar las gracias a los ponentes por sus exposiciones informativas. También celebro que el Consejo haya acordado una declaración de la Presidencia sobre la importante cuestión tratada hoy.

El uso libre y pacífico de los mares y océanos es vital para todos nosotros, sobre todo para las naciones insulares como Irlanda. Cumplir este objetivo supone que los mares sigan siendo un recurso a disposición de todas las naciones, así como un medio de interconexión y entendimiento mutuo.

La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) ha repercutido en todos los aspectos de nuestro mundo, incluida la protección marítima. En estos tiempos de incertidumbre, la cooperación mundial es esencial para salvaguardar nuestros mares frente a las crecientes amenazas y desafíos en materia de protección. También es imprescindible que protejamos los mares y océanos frente al cambio climático y otras amenazas ambientales. Por supuesto, ambas cuestiones guardan relación, e Irlanda reconoce que es necesario que este Consejo tenga en cuenta los riesgos para la seguridad relacionados con el clima a la hora de cumplir su mandato.

Haré tres observaciones sobre el importante tema de hoy: la centralidad de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; la importancia de un enfoque global de la protección marítima; y la contribución de Irlanda a esta cuestión, en particular a través de la Unión Europea.

Todas las actividades en el mar se regulan en el marco jurídico establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que el Secretario General ha descrito como la constitución de los océanos.

La Convención establece una serie de derechos y obligaciones para los Estados ribereños y resulta fundamental para la solución pacífica de las controversias marítimas.

Como Estado insular, Irlanda ha participado de manera activa en la elaboración de estas normas.

Garantizar el respeto de esta Convención de referencia es esencial para la protección marítima, pues en ella se fijan normas en beneficio común de todos los Estados.

Irlanda hace un llamamiento a todos los Estados que aún no han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o que no se han adherido a ella a que consideren hacerlo ahora, así como a que se adhieran a otros instrumentos internacionales elaborados en el marco de la Convención, como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, la reciente Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas de 1988.

Mi segunda observación es que la cooperación internacional resulta fundamental para lograr la protección y la seguridad marítimas en todo el mundo.

Como dijo el Secretario General con ocasión del 25º aniversario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, debemos velar por que las actividades sean sostenibles, las relaciones entre los interesados estén correctamente reguladas, se atiendan las necesidades y los desafíos y se mantenga la paz y la seguridad.

Evidentemente, se trata de una tarea compleja. Para afrontar la protección marítima de forma eficaz necesitamos un enfoque amplio que englobe todos los aspectos: la lucha contra la delincuencia transnacional en el mar, incluida la piratería; la libertad de navegación; y la protección del medio marino y la salvaguarda de los recursos de los océanos.

Existen numerosas resoluciones del Consejo de Seguridad que promueven la protección marítima y gracias a cuya aplicación nuestros mares son más seguros.

Por último, como país comprometido que aporta contingentes a las operaciones de mantenimiento de la paz y de gestión de crisis de las Naciones Unidas y la Unión Europea, Irlanda es muy consciente de que en la labor dirigida a preservar la paz y la seguridad internacionales se debe tener en cuenta el contexto marítimo.

En su calidad de miembro comprometido de la Unión Europea, Irlanda apoya y promueve la estrategia específica de protección marítima concebida por la Unión. En Irlanda y la Unión Europea, el desarrollo económico, el libre comercio, el transporte, la seguridad energética, el turismo y el buen estado del medio marino dependen de que los mares y océanos sean abiertos y seguros y estén protegidos.

Quiero destacar en particular la cooperación de la Unión Europea con las Naciones Unidas en la respuesta a los riesgos y amenazas en el ámbito marítimo, incluidas las operaciones navales establecidas para prevenir y desbaratar las actividades ilícitas en el mar. Estas operaciones también apoyan y complementan las actividades de mantenimiento y consolidación de la paz de las Naciones Unidas por medio de misiones como la Misión de la Unión Europea de Desarrollo de las Capacidades en Somalia, que, dirigida por el exdirector de la Guardia Costera Irlandesa, ayuda a establecer en Somalia fuerzas del orden marítimas de carácter civil y crear capacidad al respecto.

La Operación Atalanta de la Unión Europea ha contribuido con buenos resultados a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada frente a las costas de Somalia, al tiempo que

ha combatido el comercio ilícito de carbón vegetal y el tráfico de armas. Como titular de la Presidencia del Comité de Sanciones contra Somalia, Irlanda sigue de cerca la evolución en estas esferas.

Como muchos saben, uno de los principios rectores de nuestro mandato en el Consejo de Seguridad es la rendición de cuentas. Irlanda reconoce el papel de las sanciones en la promoción y el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales en el mar.

A este respecto, quisiera destacar la importante función que desempeña la operación IRINI de la Unión Europea en el Mediterráneo, que aplica el embargo de armas impuesto a Libia en cumplimiento de la resolución [2292 \(2016\)](#) del Consejo de Seguridad. En cuanto a las tareas específicas de protección marítima, la operación vigila las exportaciones ilícitas de petróleo, crudo y productos refinados derivados del petróleo procedentes de Libia, recopila información sobre ellas y contribuye a la creación de capacidades y a la formación de la Guardia Costera y la Marina libias.

Cada uno de nosotros se beneficia de los océanos y, a su vez, cada uno debe cumplir su responsabilidad de proteger este recurso que nos sostiene a tantos.

Ocuparse de la protección marítima contribuye directamente a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, no solo en relación con el Objetivo 14, sino en todas las dimensiones económicas, sociales y ambientales de la Agenda.

Se necesita una respuesta concertada y coordinada, y el multilateralismo es clave para superar este desafío. Esa es nuestra responsabilidad a nivel mundial.



## Anexo XVII

### **Declaración de la Misión Permanente de China ante las Naciones Unidas**

[Original: chino]

Mantener la protección marítima es de gran importancia para promover la paz y la estabilidad mundiales, así como para el desarrollo y la prosperidad. En la actualidad, cuando la epidemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) todavía causa estragos en todo el mundo y los conflictos regionales siguen intensificándose, la inestabilidad en las regiones afectadas se ve agravada por la proliferación de los ataques de piratas, los robos a mano armada en el mar y el contrabando de drogas y armas y el tráfico de personas por vía marítima.

China atribuye gran importancia a la protección marítima. Siempre ha defendido un concepto común de la protección marítima caracterizado por una cooperación satisfactoria para las partes y por resultados beneficiosos para todos, y defiende la creación de una estructura de protección marítima en la que se plasmen la igualdad, la confianza mutua, la equidad y la justicia, en cuya construcción y beneficios participemos todos de manera uniforme. En el contexto de la reunión de hoy, quisiera hacer hincapié en las siguientes cuestiones:

En primer lugar, la cooperación en materia de protección marítima debe defender el concepto de los mares como comunidad con un destino común. En este planeta azul, los océanos no dividen a la humanidad en territorios aislados, sino que la unen en una comunidad que comparte el mismo destino. La seguridad común de todos los países está ligada a la paz y la tranquilidad de los mares, y todos los países deben participar en el mantenimiento de esa paz y tranquilidad. En este momento, una pequeña minoría de países está promoviendo estrategias regionales excluyentes en la región de Asia y el Pacífico con el propósito de crear e intensificar los conflictos marítimos, dañar la soberanía y los intereses de seguridad de los países afectados y socavar la paz y la estabilidad regionales. Esta actuación contraviene las aspiraciones de paz, cooperación y desarrollo de la mayoría de los países de la región. China exhorta a todos los países a que refuercen el diálogo y los intercambios sobre cuestiones marítimas, intensifiquen la cooperación práctica y trabajen de consuno para hacer frente a todos los tipos de amenazas y desafíos a la protección marítima sobre la base del respeto, la igualdad y una mayor confianza mutua.

En segundo lugar, la cooperación en materia de protección marítima debe respetar el derecho internacional. Los instrumentos internacionales ampliamente aceptados por la comunidad internacional, como la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, constituyen en conjunto la base jurídica internacional para combatir la delincuencia transnacional en el mar y reforzar la cooperación en materia de protección marítima. Todos los países deben interpretar y aplicar los instrumentos internacionales pertinentes de forma completa, precisa y de buena fe, salvaguardar conjuntamente la autoridad y la eficacia de esos instrumentos y salvaguardar conjuntamente el orden marítimo mundial basado en el derecho internacional.

En tercer lugar, la cooperación en materia de protección marítima debe servir al desarrollo económico y social de los países ribereños. El océano alberga un tesoro de recursos para la supervivencia humana y también constituye un puente que une a los

países para el comercio. La comunidad internacional debe ayudar a los países ribereños a desarrollar activamente sus economías marinas, implementar cabalmente la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprovechar la dinámica del crecimiento y transitar la senda del beneficio común y los resultados ventajosos para todos. China está promoviendo activamente la Iniciativa de la Franja y la Ruta y está entregada a la construcción conjunta de vías marítimas seguras y eficientes y el establecimiento conjunto de una plataforma de cooperación marítima que promueva el desarrollo común. Cabe señalar que el medio marino es de vital importancia para el desarrollo sostenible de la economía marina. La decisión unilateral del Japón de verter al mar el agua contaminada por el accidente de la central nuclear de Fukushima fue irresponsable. China insta encarecidamente al Japón a que cumpla de manera concienzuda sus obligaciones internacionales, revoque sus decisiones erróneas, resuelva con prudencia el problema del agua contaminada en la central nuclear de Fukushima y evite dañar la salud de la población de los países ribereños y, en general, la ecología marina mundial.

En cuarto lugar, la cooperación en materia de protección marítima debe seguir centrándose en la lucha contra la piratería. La piratería está actualmente en auge, y la situación es especialmente grave en las aguas de África Occidental y Somalia. Debemos tomarnos muy en serio la amenaza potencial que supone la piratería para la economía mundial y la estabilidad regional. China apoya los esfuerzos constantes de la comunidad internacional por llevar a cabo operaciones de escolta en las aguas costeras de Somalia, de conformidad con las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad, y seguirá realizando maniobras marítimas conjuntas con los países de Asia Sudoriental con vistas a mantener la protección marítima y responder conjuntamente a la amenaza de la piratería. China seguirá ayudando a la Unión Africana, la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental, la Comunidad Económica de los Estados de África Central y la Comisión del Golfo de Guinea a aplicar plenamente una estrategia integral de lucha contra la piratería. China está dispuesta a seguir profundizando en la cooperación práctica con otros países en los ámbitos de la lucha contra la piratería y la aplicación del derecho marítimo, con el fin de lograr la paz y la tranquilidad en los mares.

El Consejo de Seguridad no es el foro adecuado para debatir la cuestión del mar de China meridional. Los Estados Unidos acaban de plantear en su declaración esta cuestión, lo cual China rechaza resueltamente. En la actualidad, gracias al trabajo conjunto de China y los países de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), la situación en el mar de China meridional sigue siendo estable en términos generales, y todos los países gozan de libertad de navegación y sobrevuelo de acuerdo con el derecho internacional. China y los países de la ASEAN se comprometen a aplicar de forma plena y efectiva la Declaración sobre la Conducta de las Partes en el Mar de China Meridional y se esfuerzan por concluir pronto un “código de conducta para el mar de China meridional”. Tenemos la determinación y la capacidad de mantener la paz y la estabilidad en el mar de China meridional de forma efectiva.

Los Estados Unidos no tienen derecho a hacer observaciones irresponsables con respecto a la cuestión del mar de China meridional. Al enviar con frecuencia buques y aeronaves expedicionarios a dicho mar, los Estados Unidos, país extrarregional, incurren en provocaciones gratuitas y fomentan abiertamente la discordia entre los países de la región, lo que constituye la mayor amenaza para la estabilidad en el mar de China meridional.

Pese a que aún no se han adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados Unidos se arrogan el papel de juez encargado de su aplicación, un juez que intimida a otros países, se entromete en sus asuntos y carece totalmente de credibilidad en cuestiones marinas.

El sensacionalismo de los Estados Unidos con respecto al caso de arbitraje del mar de China meridional en el Consejo de Seguridad es una estratagema con motivos enteramente políticos. En ese caso de arbitraje, el tribunal arbitral violó el principio de “consentimiento del Estado” y se excedió en su competencia; los errores evidentes en la determinación de los hechos y la aplicación del derecho hacen que su sentencia sea inválida y carezca de fuerza vinculante.

**Anexo XVIII****Declaración de la Misión Permanente de Túnez ante las Naciones Unidas**

[Original: árabe]

El sector marítimo ha sido una arteria para el crecimiento y la prosperidad de las civilizaciones a lo largo de la historia. Hoy constituye todavía uno de los medios más eficaces para el comercio internacional, desde el transporte de mercancías y el suministro de energía hasta el turismo. También ha sido una piedra angular de cara a reforzar los lazos históricos y culturales entre los distintos países que hoy conforman nuestra comunidad internacional.

Por otra parte, los mares no están exentos de amenazas a la paz y la seguridad internacionales. Entre ellas se encuentran el terrorismo, la piratería, el tráfico de personas, estupefacientes y recursos energéticos ilegales y otras actividades de la delincuencia organizada. También existen riesgos derivados del cambio climático, la contaminación ambiental y la degradación de la biodiversidad que acarrearán graves consecuencias económicas y comerciales, se cobran vidas y afectan a la libertad de circulación y navegación.

Por estas razones, proteger el espacio marítimo y gestionar correctamente los océanos es fundamental tanto para garantizar la seguridad de las actividades marítimas legales —uno de los motores más importantes de la economía mundial— como para reducir las amenazas que se plantean desde los mares a los Estados. También ayudará a la economía azul, de la que dependen los medios de subsistencia y el desarrollo de los Estados insulares.

Con ese telón de fondo, Túnez quisiera hacer hincapié en los siguientes aspectos:

En primer lugar, la cooperación internacional es fundamental. Ningún Estado puede garantizar la seguridad marítima por sí solo actuando al margen de marcos bilaterales, regionales e internacionales amplios. El dominio marítimo es geográficamente extenso y abarca sectores y actividades que se solapan. También hay jurisdicciones superpuestas y múltiples agentes, entre los que se encuentran los Estados, los organismos especializados y partes no gubernamentales. Por lo tanto, garantizar la seguridad del dominio marítimo y mejorar su gobernanza resulta vital para todos. Estos objetivos son responsabilidad compartida de todas las naciones del mundo, incluidos los Estados sin litoral.

A este respecto, Túnez subraya la importancia de los marcos jurídicos internacionales, en particular de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Insistimos en la necesidad de potenciar el liderazgo de las Naciones Unidas y de diversos órganos competentes, como la Organización Marítima Internacional, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) e INTERPOL, en la aplicación de las normas de conducta internacionales, con el propósito de garantizar la cooperación pacífica entre los Estados en el ámbito marítimo sobre la base de la igualdad y la buena vecindad.

También debemos señalar la importancia del intercambio bilateral y multilateral de información y conocimientos entre los organismos encargados de hacer cumplir la ley y proteger las fronteras, la asistencia recíproca en asuntos aduaneros y penales, la coordinación del socorro en casos de desastre y para la reducción de los desastres, la armonización de los sistemas jurídicos y la evaluación de las nuevas amenazas y desafíos. Igualmente importante es que la cooperación incluya también programas de

capacitación y la transferencia de tecnologías y equipos de vigilancia marítima para los países en desarrollo, con el fin de establecer alianzas genuinas que sirvan para mantener la seguridad marítima.

En segundo lugar, si queremos garantizar la seguridad del entorno marítimo, no podemos quedarnos en los muelles. Es preciso adoptar medidas para proteger a los buques comerciales y turísticos y las rutas marítimas, crear capacidades regionales y concebir soluciones sobre el terreno de forma coordinada y continua. Hay que redoblar los esfuerzos para analizar las causas subyacentes de las diversas amenazas a la protección marítima, tales como los conflictos que dan lugar a oleadas de civiles en situación de desplazamiento forzado, los desastres naturales causados por el cambio climático y la falta de buena gobernanza y desarrollo, factores que pueden exponer a las comunidades costeras al riesgo de ser víctimas de las bandas delictivas marítimas.

En tercer lugar, los Estados deben adoptar un enfoque cooperativo en la administración del entorno marítimo, teniendo en cuenta el papel que desempeñan los agentes no gubernamentales de cara a garantizar la seguridad del transporte de personas, mercancías y recursos energéticos y el buen funcionamiento de las instalaciones marinas esenciales. En ese sentido, deben crearse plataformas comunes de cooperación y consulta con el sector privado para dar a conocer las amenazas, detectar las deficiencias y determinar la mejor manera de prevenirlas y evitarlas, en consonancia con los marcos jurídicos nacionales e internacionales pertinentes.

Desde la civilización cartaginesa, la historia de Túnez ha estado estrechamente ligada a su ubicación costera a orillas del Mediterráneo, factor decisivo en la construcción del Estado a lo largo de la historia. Túnez, consciente de que su situación marítima es indisoluble de su integridad territorial, ha adoptado medidas de gran calado para orientar sus marcos jurídicos e institucionales y reforzar la cooperación bilateral, regional e internacional.

Túnez desea reforzar el control marítimo, el intercambio de datos y los sistemas conjuntos de vigilancia con los países vecinos, así como participar en alianzas regionales e internacionales como la operación Neptuno II, que se llevó a cabo en siete puertos marítimos de seis países de ambas orillas del Mediterráneo —Túnez, Argelia, Marruecos, Francia, Italia y España—, en colaboración con INTERPOL, para combatir las redes delictivas que se dedican al tráfico de personas, armas y drogas.

También destacamos la cooperación entre Túnez y las Naciones Unidas, incluida la UNODC, que en 2017 culminó con la firma de un memorando de entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas en el marco de la aplicación del Programa de Control de Contenedores, cuyo objetivo es proteger las mercancías y la cadena de suministro comercial con vistas a prevenir el tráfico ilícito, promover la integridad y luchar contra la corrupción en los puertos marítimos.

En el continente africano, la protección marítima es una prioridad económica y de seguridad, sobre todo en vista de la escalada de la piratería y de la amenaza a la seguridad marítima y las rutas comerciales internacionales. Reafirmamos la importancia de la Estrategia Marítima Integrada de África 2050, la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé) y la Carta Africana de Transporte Marítimo. Para terminar, declaramos que Túnez seguirá participando activamente en todos los esfuerzos y marcos internacionales y regionales encaminados a reforzar la cooperación internacional en materia de protección marítima, la cual es una parte esencial de la seguridad internacional en general.

**Anexo XIX****Declaración del Representante Permanente de Australia  
ante las Naciones Unidas, Mitch Fifield**

La economía azul, que depende de la salud de los océanos, nunca ha sido tan importante para los medios de subsistencia y el crecimiento económico. Y lo será cada vez más: la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos calcula que la industria basada en los océanos generará 3 billones de dólares para 2030, es decir, duplicará los 1,5 billones de 2010.

Al mismo tiempo, aumentan las amenazas para la protección marítima, tanto tradicionales como nuevas, que están más interconectadas que nunca y hacen necesaria la cooperación, no solo entre los Estados, sino también de los agentes no estatales y privados.

El terrorismo, el tráfico de bienes y de personas y otros delitos transnacionales son desafíos que aún persisten.

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura calcula que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada extrae de los océanos del mundo pescado por valor de entre 10.000 y 23.000 millones de dólares. Esta actividad pone en peligro la sostenibilidad a largo plazo de los recursos pesqueros mundiales y la biodiversidad marina. Junto con los daños ambientales, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada amenaza la seguridad alimentaria y los medios de vida en todo el mundo. Y puede provocar tensiones entre los Estados.

En el Pacífico, Australia da apoyo al Organismo de Pesca del Foro de las Islas del Pacífico para ayudar a vigilar las flotas pesqueras con objeto de proteger la pesca sostenible y combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En el marco del Programa de Seguridad Marítima del Pacífico, vamos a donar 21 patrulleras nuevas a 12 países insulares del Pacífico y a Timor-Leste, y a contratar servicios de vigilancia del espacio aéreo. En Asia Sudoriental, hemos puesto en marcha un programa regional sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el que se proporcionará educación, formación y mejora de la capacidad a las naciones asociadas.

La piratería y el robo a mano armada siguen representando un riesgo considerable para la protección marítima mundial. En nuestra región, en el marco del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, se registraron 97 incidentes de piratería o robo a mano armada en aguas asiáticas. Como parte en el Acuerdo, Australia contribuye a las iniciativas dirigidas a intercambiar información, promover la cooperación y crear capacidad en toda la región.

Somos conscientes de que, solos, no podemos resolver estos problemas. Es indispensable trabajar en el seno de alianzas bilaterales, regionales y multilaterales.

Ya sea apoyando conjuntamente el pilar marítimo de la Visión de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental sobre la Zona del Océano Índico y el Océano Pacífico, que se centra en la gestión cooperativa de los recursos marinos y la delincuencia transnacional; trabajando con la India en el marco de su Iniciativa sobre los Océanos del Indo-Pacífico, que pone especial énfasis en la cooperación en materia de protección marítima en toda la región del Indo-Pacífico; o colaborando con las naciones de las islas del Pacífico a través del centro de fusión de información del Pacífico, trabajando con los Estados, los territorios y las organizaciones regionales para analizar los retos de seguridad en nuestra región y responder a ellos.

Al igual que cooperamos para hacer frente a los desafíos de la protección marítima, también debemos defender juntos las reglas y normas que sustentan un orden marítimo abierto y estable.

La protección marítima y la cooperación en este ámbito se cimentan en el respeto del derecho internacional y la solución pacífica de las controversias marítimas. Como reiteramos cada año en la resolución de la Asamblea General relativa a los océanos y el derecho del mar, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se enuncia el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. Contiene normas claras, que atañen a todos los países, en relación con las reclamaciones de derecho marítimo, los usos legítimos de los espacios marítimos, incluida la libertad de navegación y sobrevuelo, y la solución pacífica de controversias.

Respetar el derecho internacional es fundamental para la continuidad de la paz, la prosperidad y la estabilidad de nuestra región. De ese modo, todos los Estados, grandes y pequeños, pueden resolver pacíficamente las controversias, ya sea en el mar de China meridional o en cualquier otro lugar.

A este respecto, pedimos a las partes afectadas en cada caso que acaten las decisiones vinculantes de las cortes o tribunales internacionales.

No es posible afrontar en solitario los desafíos de la protección marítima planteados en este debate del Consejo de Seguridad: se requiere un esfuerzo colectivo, coordinado y decidido. Australia se compromete a trabajar con todos los Estados con vistas a mejorar la protección marítima y proteger el medio marino.

**Anexo XX****Declaración de la Representante Permanente de Bangladesh  
ante las Naciones Unidas, Rabab Fatima**

La protección marítima es un elemento importante e indisoluble de la paz y la seguridad internacionales. A lo largo de la historia, los océanos han tenido siempre una relevancia vital en los planos económico y político. En la actualidad, alrededor del 90 % del comercio mundial se lleva a cabo a través de las rutas marinas. Así pues, la protección marítima está vinculada al desarrollo económico mundial. Al aumentar el comercio por las rutas marinas también surgen nuevos desafíos que requieren atención y medidas políticas a nivel mundial. Entre otros, cabe mencionar las controversias entre Estados; el terrorismo marítimo; la piratería; el tráfico de estupefacientes, personas y mercancías ilícitas; la proliferación de armas; la pesca ilegal; la basura marina y la contaminación por plásticos; los accidentes y desastres marítimos; y los efectos del cambio climático en la ecología y la biodiversidad marinas. Una gama tan amplia de cuestiones y complejidades justifica la coordinación internacional que comporta la agenda de protección marítima.

Bangladesh atribuye gran importancia a la protección marítima. Tras alcanzar una solución pacífica con la India y Myanmar en relación con las fronteras marítimas, dimos prioridad a las actividades económicas, incluida la extracción de recursos marinos de nuestra zona marítima en el golfo de Bengala. Un número considerable de bangladesíes trabajan como gente de mar en todo el mundo. Por lo tanto, todo elemento de inseguridad en las rutas marítimas mundiales repercutirá negativamente en la seguridad social, económica y ambiental del país.

Muchos Estados están participando en la elaboración de un marco para la protección marítima. Sin embargo, en este mundo globalizado y coincidiendo con la aparición de nuevas tecnologías, los delitos marítimos van en aumento. El carácter transnacional de estos delitos hace imposible que un Estado los combata en solitario; hacen falta un enfoque colectivo y un compromiso renovado para frenar los delitos marítimos. Permítaseme hacer algunas observaciones concretas en este sentido.

En primer lugar, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar proporciona un marco amplio para hacer frente a todas las posibles amenazas a la protección marítima. Este augusto Consejo ha aprobado un número considerable de resoluciones al respecto. Encomiamos la labor de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, que ha ayudado a los Estados Miembros a frenar la delincuencia marítima mediante la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas. Los Estados Miembros deben aplicar con eficacia y seriedad todas las disposiciones de las Convenciones y las resoluciones del Consejo de Seguridad dirigidas a promover la protección marítima.

En segundo lugar, el cambio climático tiene efectos adversos en la protección marítima mundial. Aplicar de manera efectiva los acuerdos climáticos pertinentes, incluido el Acuerdo de París, será importante de cara a promover la protección marítima. Instamos a los Estados Miembros a que en el próximo 26º período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático renueven sus compromisos para seguir evitando los efectos adversos del cambio climático y contribuyan así a garantizar la protección marítima.

En tercer lugar, la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina más allá de las jurisdicciones nacionales son fundamentales para promover la protección marítima. Esperamos que se concluya pronto un instrumento internacional



jurídicamente vinculante en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Bangladesh seguirá participando de forma activa y constructiva en las negociaciones y en el proceso de establecimiento de normas del acuerdo.

En cuarto lugar, hay que encontrar las causas profundas de la delincuencia marítima y dotar a los Estados Miembros del apoyo técnico, tecnológico y financiero necesario para poner freno a esa delincuencia. El intercambio de datos de inteligencia e información entre los Estados Miembros desempeñará un papel fundamental con vistas a mejorar las capacidades nacionales a este respecto.

En quinto lugar, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el tráfico de estupefacientes son grandes problemas en muchas zonas marítimas. Bangladesh promulgó en 2020 su propia ley de pesca marina, en la que tienen cabida las cláusulas necesarias para la prevención y el control de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Bangladesh también está ultimando su ley de zonas marítimas. Sin embargo, países como el nuestro no podrán combatir esos desafíos si carecen de capacidad suficiente para controlar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el tráfico de estupefacientes. La cooperación internacional en esta esfera es imprescindible.

Por último, hay que controlar la delincuencia y el terrorismo marítimos para salvaguardar los intereses económicos de nuestros países. Sin embargo, en ese empeño no debemos olvidar las necesidades humanitarias de las personas que se encuentran en peligro en las rutas marinas.

Bangladesh, como país ribereño del golfo de Bengala, en el Índico, se compromete a defender sus intereses en materia de protección marítima de manera intersectorial, global, coherente y eficaz en función del costo, de conformidad con la legislación nacional e internacional vigente, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otras convenciones e instrumentos pertinentes. Para mantener la seguridad y la protección de nuestras rutas marítimas es necesario que todos los implicados compartamos una unidad de propósito y esfuerzos. Trabajemos juntos para aprovechar las ventajas y oportunidades que nos ofrecen los océanos.

**Anexo XXI****Declaración de la Misión Permanente del Brasil ante las Naciones Unidas**

El mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales es un objetivo compartido que abarca tanto la tierra como el mar. El presente debate ofrece a los Estados Miembros la oportunidad de reflexionar sobre el modo de hacer frente a las amenazas a la protección marítima de manera eficaz y de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas.

Para el Brasil, que cuenta con un litoral de casi 8.000 km, la seguridad marítima es prioritaria. Dentro de su mar territorial y sus aguas jurisdiccionales y en sus puertos, el Brasil ejerce su soberanía con diligencia y responsabilidad. No se ha registrado ningún caso de piratería en aguas bajo la responsabilidad de búsqueda y salvamento brasileña.

Habida cuenta de estas circunstancias, el Brasil concede gran valor al marco normativo e institucional que se ha elaborado a lo largo de los años para garantizar la libertad de navegación y un entorno marítimo pacífico. En la actualidad existe un sólido marco internacional para garantizar la protección marítima.

El Brasil reconoce la importancia de la Organización Marítima Internacional (OMI) como principal organización internacional responsable de la seguridad y la protección marítimas y la prevención de la contaminación marina. Como miembro de su Consejo desde 1967, el Brasil participa activamente en todos los trabajos de la OMI, compartiendo y defendiendo sus ideales. Al mismo tiempo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por su carácter universal y unificado, es el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. En el ámbito más especializado de la delincuencia transnacional, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito ha ayudado a los Estados Miembros a frenar los delitos marítimos.

El Brasil condena enérgicamente el reciente ataque contra el buque mercante Mercer Street en aguas internacionales del norte del mar Árabe y transmite sus condolencias a las familias de las dos víctimas y a los Gobiernos de Rumania y del Reino Unido. Es necesario la libertad de navegación conforme al derecho internacional.

Las iniciativas regionales también desempeñan un papel decisivo en el fomento de la protección marítima. El Brasil es miembro de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur, creada hace 35 años en virtud de la resolución 41/11 de la Asamblea General. La zona tiene como objetivo promover la cooperación entre sus Estados miembros en las esferas del desarrollo y de la paz y la seguridad, incluidas las cuestiones ambientales y marítimas. Desde que se creó la zona, los países de la región se han congregado en siete reuniones ministeriales, además de otras varias reuniones y eventos a nivel técnico, con el fin de reforzar sus vínculos y promover la cooperación en ámbitos como la gobernanza global, el desarrollo socioeconómico, el desarme, la paz y la seguridad, la defensa, el desarrollo sostenible, los océanos y los recursos marinos y la delincuencia transnacional.

En 2019 el Brasil se vio afectado por un grave vertido de crudo pesado en el mar de una magnitud sin precedentes, que causó daños en más de 3.600 km del litoral brasileño. Dada la composición química del petróleo derramado, podemos concluir que no fue extraído en el Brasil. Por la manera en que se propagó a lo largo de la costa, también podemos concluir que el petróleo provenía de un buque que había intentado deliberadamente evitar su detección. A lo largo de varios meses de trabajo se recogieron más de 5.000 toneladas de crudo. El incidente tuvo graves

consecuencias para el medio marino y para miles de brasileños que dependen del océano para su subsistencia.

Aunque este incidente queda claramente fuera del mandato del Consejo de Seguridad de mantener la paz y la seguridad, hay un aspecto que merece la atención del Consejo. Los buques que supuestamente tratan de evitar la detección a propósito constituyen una grave amenaza para todos los Estados ribereños y pueden poner en peligro la protección marítima. Para garantizar un entorno marítimo seguro, es fundamental promover la navegación responsable en los océanos ampliando las medidas al efecto de prevenir y facilitar la investigación de incidentes graves en el mar. La experiencia demuestra que la cooperación y el intercambio de información son las herramientas más eficaces para lograr un entorno marítimo más seguro.

La creación de capacidad también es muy importante para promover la protección marítima. Una formación adecuada y la prestación de asistencia para reforzar las fuerzas de protección marítima, respetando la soberanía y la titularidad local, son herramientas útiles para ayudar a los Estados ribereños a lograr un entorno marítimo más seguro.

En conclusión, el Brasil reconoce el papel que puede desempeñar el Consejo de Seguridad en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales en el entorno marítimo. En el pasado ha cumplido con su responsabilidad abordando aspectos concretos de la piratería y el robo a mano armada en el mar en determinadas regiones del mundo en que estos problemas están muy extendidos. Al mismo tiempo, somos conscientes de las limitaciones de este órgano para tratar otras cuestiones que, aunque relacionadas con la protección marítima, quedan fuera de sus competencias, como la contaminación marítima o la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Por mucho que puedan ser graves, estas acciones no constituyen en sí mismas amenazas a la paz y la seguridad internacionales.

## Anexo XXII

### **Declaración conjunta en nombre de la Argentina, el Brasil, Cabo Verde, el Gabón, Ghana, el Senegal, Sudáfrica y el Uruguay, miembros de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur**

La Argentina, el Brasil, Cabo Verde, el Gabón, Ghana, el Senegal, Sudáfrica y el Uruguay, miembros de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur, desean felicitar a la India por haber llamado la atención del Consejo sobre la importantísima cuestión de la protección marítima. Asimismo, quisiéramos dar las gracias a los ponentes por sus esclarecedoras presentaciones.

La zona de paz y cooperación del Atlántico Sur se estableció hace 35 años mediante la resolución [41/11](#) de la Asamblea General. Desde entonces, los países situados en las costas del Atlántico Sur, tanto en el continente africano como en el sudamericano, han celebrado siete reuniones ministeriales, además de varias otras reuniones y eventos a nivel técnico, con el fin de reforzar sus lazos y promover la cooperación en esferas como la gobernanza global, el desarrollo socioeconómico, el desarme, la paz y la seguridad, la descolonización, la defensa, el desarrollo sostenible, los océanos y los recursos marinos y la delincuencia transnacional. El 29 de julio de 2021 la Asamblea General aprobó la resolución [75/312](#), en que reafirmaba los principios que han guiado a los miembros de la zona desde su inicio.

La protección marítima es uno de los principales ámbitos de preocupación de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur. En su séptima reunión ministerial los miembros de la zona emitieron la Declaración de Montevideo, en que expresaron preocupación por la amenaza que la piratería y el robo a mano armada en el mar en el golfo de Guinea representaban para la navegación internacional, la protección marítima y el desarrollo económico de los Estados de la región. También reconocieron el papel de liderazgo que los Estados miembros de la zona debían desempeñar a ese respecto y la necesidad de una coordinación regional de los esfuerzos para luchar contra las actividades de piratería y robo a mano armada en el mar.

Por otro lado, el Plan de Acción de Montevideo, reconocido por las resoluciones [69/332](#) y [75/312](#) de la Asamblea General, establece que los Estados miembros de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur deben mejorar la cooperación en materia de seguimiento, control y vigilancia de los buques con el fin de combatir las actividades ilícitas y la delincuencia organizada marítima transnacional en el Atlántico Sur, en particular mediante el intercambio de información y la capacitación en el funcionamiento del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques. De acuerdo con el Plan de Acción, los países de la región participaron en una reunión virtual, en octubre de 2020, sobre la contribución de la zona al desarrollo económico y la protección marítima en el Atlántico Sur.

Habida cuenta del papel complementario que desempeñan mecanismos regionales tales como la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur, en la promoción de la seguridad y protección marítimas en diferentes zonas del planeta, y reconociendo que el respeto de la soberanía nacional y el liderazgo regional es imprescindible en toda estrategia mundial para hacer frente a las amenazas a la protección marítima, reconocemos a la Organización Marítima Internacional como la principal organización internacional encargada de abordar estas cuestiones. Al mismo tiempo, por su carácter universal y unificado, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. En el ámbito más especializado de la delincuencia transnacional, reconocemos el papel fundamental que ha desempeñado la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito para ayudar a los Estados Miembros a luchar contra los delitos en el mar.

También deseamos reconocer el papel que puede desempeñar el Consejo de Seguridad al abordar el terrorismo y la delincuencia organizada transnacional en el mar, incluido el comercio ilícito de armas, en determinadas regiones del mundo donde estos fenómenos suponen una amenaza para la paz y la seguridad internacionales. Al mismo tiempo, es preciso tener en cuenta que hay cuestiones relacionadas con la protección marítima que van más allá de las competencias del Consejo, como la contaminación marítima o la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Para concluir, nos gustaría hacer referencia a lo que se afirma en la nota conceptual del debate abierto: la mejora de la protección marítima es un argumento a favor de la cooperación internacional. El mar no conoce fronteras; por lo tanto, la promoción de un entorno marítimo más protegido y pacífico depende de la acción conjunta y concertada de todas las naciones.

## Anexo XXIII

### **Declaración de la Misión Permanente de Chipre ante las Naciones Unidas**

Chipre desea agradecer a la India la celebración de este oportuno debate sobre una cuestión muy importante y añadir algunas observaciones nacionales a la declaración de la Unión Europea, que suscribimos plenamente.

Dado que el ámbito de actuación de las relaciones internacionales no se limita al territorio de los Estados, el Consejo de Seguridad debería empezar por garantizar que su examen de las situaciones de conflicto y su adopción de decisiones al respecto tengan un carácter más integral y no se limiten a la conciencia situacional sobre cada territorio. A través de su práctica, el Consejo debe consolidar el marco jurídico internacional establecido, que deja claro que el espacio marítimo de un Estado constituye una extensión de su territorio, con la correspondiente soberanía y derechos soberanos en cada una de sus zonas marítimas, y con soberanía permanente sobre sus recursos en ellas.

La protección marítima es un componente inextricable del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y, por lo tanto, constituye el eje de la responsabilidad primordial del Consejo de Seguridad. Sin subestimar otras fuentes de amenazas a la protección en el ámbito marítimo (como la piratería, el terrorismo y la delincuencia), creemos que el Consejo puede centrarse más en las amenazas marítimas que entran en el ámbito de su función principal: la amenaza o el uso de la fuerza en el espacio marítimo de los Estados, una realidad a la que Chipre se ha enfrentado a diario y de forma creciente en los últimos años; las violaciones del derecho internacional tanto en el espacio marítimo de los Estados como en alta mar; las amenazas a la libertad de navegación; y las fricciones resultantes de las controversias marítimas entre Estados, incluidos los relativos a la delimitación, las fronteras y los recursos.

Para responder a estas amenazas, el Consejo de Seguridad dispone de todas las herramientas necesarias: un orden jurídico internacional claro establecido por la Carta de las Naciones Unidas y un marco jurídico internacional claro que queda fielmente reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Estas normas definen también el marco de la cooperación internacional y sientan las bases para el arreglo pacífico de controversias. Sin embargo, lo más importante es que este orden basado en normas constituye el mejor medio de prevención: el respeto de las zonas marítimas que reconoce el derecho internacional a cada Estado ribereño e insular tendría como resultado la garantía de la seguridad y protección que cada uno de estos Estados tiene derecho a disfrutar en esas zonas.

Una acción más enérgica y holística por parte del Consejo de Seguridad podría ser la clave para terminar de pasar del paradigma de la diplomacia de las cañoneras al multilateralismo marítimo, es decir, una conducta de los Estados y unas relaciones interestatales en el ámbito marítimo basadas en la igualdad soberana y el respeto de la soberanía y los derechos soberanos de los Estados, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Creemos que el incumplimiento del derecho internacional del mar está actualmente infravalorado como amenaza para la paz y la seguridad internacionales, y creemos que los infractores deberían enfrentarse a más consecuencias.

Por último, debemos recordar por qué la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es uno de los mayores logros de las Naciones Unidas y un testimonio de multilateralismo efectivo. No solo establece con autoridad el marco jurídico general para la gobernanza de los océanos y los mares, sino que también es

un ejemplo primordial de la voluntad colectiva de la comunidad internacional de utilizar pacíficamente nuestros océanos y mares adhiriéndose al estado de derecho, incluso a través del amplio régimen de solución de controversias de la Convención. Ejemplo por excelencia de la codificación del derecho internacional consuetudinario y del desarrollo progresivo del derecho internacional, la Convención se ha consolidado como uno de los tratados internacionales más importantes y como la constitución de nuestros océanos a través de su aplicación, la práctica consecuyente y la jurisprudencia pertinente. Su importante contribución material a la paz y la seguridad internacionales, al establecer normas aceptadas universalmente sobre las zonas marítimas y las correspondientes libertades, derechos y obligaciones de los Estados y al aportar claridad sobre los derechos y las libertades en materia de navegación, es innegable. Dado que la Convención refleja el derecho internacional consuetudinario y es vinculante para todos los Estados, instamos a todos los Estados Miembros que no se han adherido a ella a que lo hagan sin más demora.

**Anexo XXIV****Declaración nórdica conjunta de Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia**

Tengo el honor de formular esta declaración en nombre de los países nórdicos: Finlandia, Islandia, Noruega, Suecia y mi propio país, Dinamarca.

Los países nórdicos reafirman su compromiso de contrarrestar la amenaza de los actos hostiles actuales y emergentes en el ámbito marítimo. La mejora de la protección marítima exige una mayor cooperación internacional.

Las medidas para contrarrestar las acciones hostiles se encuentran, entre otras, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que es el marco dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares, y en el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Estos instrumentos clave son las piedras angulares del marco jurídico internacional.

En la actualidad, se producen desafíos a la protección marítima en todo el mundo.

Los países nórdicos están especialmente preocupados por la situación en el golfo de Guinea. El golfo sigue siendo un importante epicentro de la piratería en alta mar y de otros delitos marítimos que afectan al comercio mundial. Los secuestros para obtener rescate han alcanzado un nivel crítico, hasta el punto de que la región ha pasado a representar el 95 % de los casos mundiales de secuestros en el mar.

Si bien es necesario satisfacer las necesidades a corto plazo, es importante que la comunidad internacional se mantenga atenta también a la situación a largo plazo. En este contexto, las capacidades militares por sí solas no resolverán los desafíos que afectan a la protección marítima en el golfo de Guinea. Es imprescindible adoptar un enfoque integrado y amplio; por consiguiente, la comunidad internacional debe centrarse también en las regiones clave en las que la protección marítima es débil y trabajar en estrecha colaboración con las organizaciones regionales para ayudar a crear capacidad local que permita fortalecer la protección marítima.

Habida cuenta de lo anterior, los países nórdicos reiteran su profundo y genuino aprecio por los esfuerzos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito por desarrollar la capacidad judicial y de aplicación de la ley a nivel nacional y regional.

La piratería es un problema de origen terrestre vinculado a problemas sociales y económicos que existen en los Estados afectados. Por lo tanto, la comunidad internacional y los Gobiernos nacionales deben ocuparse de paliar las causas que contribuyen a la piratería en alta mar, por ejemplo ofreciendo medios de vida alternativos y resolviendo los agravios locales. La cooperación regional, por muy importante que sea, no puede suplir el papel crucial de cada Estado miembro de impedir que los piratas utilicen el territorio terrestre para llevar a cabo ataques de piratería o robos a mano armada en el mar. Mientras todos los implicados no se comprometan plenamente, la cooperación regional no podrá funcionar.

Permítaseme referirme a la situación en el estrecho de Ormuz y sus alrededores, en el mar Rojo y a lo largo de la costa del Yemen, donde sigue habiendo tensiones.

Los países nórdicos están profundamente preocupados por los acontecimientos del último año, entre ellos el ataque ilícito cometido contra un buque mercante frente a la costa de Omán, en violación del derecho internacional, incluido el derecho del mar, que provocó la pérdida de dos personas inocentes del Reino Unido y Rumania.



Los países nórdicos condenan este atentado atroz con la mayor firmeza posible, y tienen presentes en sus pensamientos a la tripulación y las familias de los fallecidos en el atentado.

Los países nórdicos mantienen su compromiso de garantizar la protección y la distensión en el golfo de Guinea y en la región en general. El diálogo con los asociados regionales sobre cuestiones relacionadas con la protección marítima y el intercambio de información —así como con la situación de la protección regional en sentido amplio— son fundamentales para mejorar el conocimiento situacional marítimo, que es indispensable para combatir los problemas de protección marítima en el estrecho de Ormuz y sus alrededores.

Los países nórdicos reiteran su firme compromiso de prevenir y contrarrestar los desafíos de la protección marítima a través de un enfoque holístico, enraizado en los derechos humanos y las libertades fundamentales. Estos derechos, en particular los de las mujeres y las niñas, merecen la debida consideración también cuando se trata de los desafíos de la protección marítima. La participación significativa de las mujeres es crucial no solo porque resulta imprescindible para aplicar plenamente la agenda sobre las mujeres y la paz y la seguridad, sino también porque permite aumentar la eficacia de las medidas y políticas destinadas a prevenir y contrarrestar los desafíos de la protección marítima. A este respecto, reiteramos nuestro compromiso de promover y apoyar la aplicación de las resoluciones del Consejo de Seguridad sobre las mujeres y la paz y la seguridad.

Es imprescindible adoptar un enfoque integral y concienzudo de la protección marítima para salvaguardar la prosperidad y los intereses de protección comunes en el ámbito marítimo, incluidas nuestras ambiciones compartidas en materia de sostenibilidad.

**Anexo XXV****Declaración del Representante Permanente del Ecuador  
ante las Naciones Unidas, Cristian Espinosa**

[Original: español]

Permítanme en primer lugar felicitar a la India por incluir este tema central en la agenda formal del Consejo de Seguridad. Aprecio también las presentaciones de la Embajadora María Luisa Ribeiro Viotti, Jefa de Gabinete del Secretario General y la Señora Ghada Fathi Waly, Directora Ejecutiva de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito.

Coincidimos con el punto de partida reflejado en la nota conceptual de este debate, en el sentido de que ningún país del mundo puede por sí solo controlar o proteger los activos, los recursos y los lugares desde donde los peligros transnacionales amenazan la seguridad global.

También coincidimos en que las capacidades militares en el mar son indispensables, pero no suficientes, para superar los desafíos de la seguridad en el mar, si no se acompañan de un esfuerzo integral y coordinado que abarque todas las dimensiones del problema.

Reconocemos que este es el primer debate del Consejo con un enfoque integral que abarca los mecanismos de coordinación público-privado, civil y militar, el marco normativo internacional para la seguridad marítima y, finalmente, la necesidad de conciencia sobre el dominio marítimo.

Al respecto deseo destacar que, hace tan solo una semana, el Ecuador llevó a cabo las Jornadas de Conciencia Marítima 2021, del 3 al 5 de agosto, en las que difundimos la visión marítima, los esfuerzos en la detección y control de pesca ilegal y el ordenamiento espacial marino del Ecuador, entre otros elementos clave.

Con ello, deseo ahora referirme a tres puntos fundamentales. El primero corresponde a la preocupación del Ecuador por los problemas de seguridad en alta mar en el mundo, que incluyen el terrorismo, la piratería y el robo a mano armada. Esos delitos tienen vínculos con el tráfico de personas, de drogas y de armas, e involucran el crimen transnacional organizado, al que condenamos.

El Ecuador condena además, en los términos más enérgicos, el terrorismo en todas sus formas y manifestaciones y considera que el multilateralismo es la mejor manera de luchar contra este flagelo, por lo que consideramos fundamental la adopción de un acuerdo internacional en esa materia.

Mi segundo punto es la necesidad de ampliar la cooperación internacional, como una herramienta vital para mejorar las capacidades de protección, de prevención y de reacción, para superar los problemas planteados por las actividades delictivas en alta mar, incluyendo mediante el intercambio de información e inteligencia, así como mediante la transferencia de tecnología.

Y tercero, destaco el marco internacional existente, como es el caso de la Organización Marítima Internacional (OMI) y sobre todo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Ecuador reafirma que la Convención es el principal marco jurídico en cuanto a las actividades que ocurren en los océanos y mares y reconoce la importancia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar como el principal mecanismo para la solución pacífica de controversias entre Estados.

El Ecuador enfrenta de manera frecuente la presencia de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera cerca de nuestra zona económica exclusiva, en particular cerca de la Reserva Marina de Galápagos. Nuestras islas Galápagos y sus

aguas adyacentes albergan ecosistemas marinos de alta biodiversidad y constituyen un lugar privilegiado para la reproducción de muchas especies de peces y ballenas.

Por esa razón nos preocupa profundamente la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que sigue siendo una de las mayores amenazas para las poblaciones de peces y los ecosistemas marinos. Aquello tiene serias implicaciones para la conservación y gestión de los recursos oceánicos, así como para la seguridad alimentaria. Reiteramos que todos los Estados estamos obligados a implementar medidas de conservación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

Finalmente, deseo ratificar el compromiso del Ecuador de pleno apoyo a los esfuerzos globales para la seguridad en el mar.

**Anexo XXVI****Declaración del Representante Permanente de Etiopía  
ante las Naciones Unidas, Taye Atske-Selassie**

El debate abierto sobre protección marítima y el llamamiento a una mayor cooperación internacional se centran en un tema que es oportuno examinar. Hay una atención renovada respecto de las zonas marítimas y nuevas manifestaciones de competencia en relación con esas zonas que, a veces, rozan la tensión política. Esta observación es especialmente aplicable al mar Rojo y el golfo de Adén, zonas marítimas adyacentes al continente africano y fundamentales para el continente en general y el Cuerno de África en particular.

Las zonas marítimas son indispensables para mantener la vida en nuestro planeta, así como para las infraestructuras e interacciones de nuestro mundo globalizado. Al mismo tiempo, las zonas marítimas se han convertido en un terreno abonado para la delincuencia organizada y los desastres, en que proliferan la trata de personas y el tráfico de armas y drogas, la piratería y el vertimiento de residuos y sustancias peligrosos y contaminantes. La seguridad de la gente de mar y de los trabajadores marítimos también se ha convertido en un tema de gran preocupación.

Asimismo, en el mar Rojo y el golfo de Adén hay una dinámica de poder cambiante y se percibe competencia. El interés comercial y militar en la región marítima es cada vez mayor. Al mismo tiempo, hemos asistido a un aumento de las actividades delictivas, incluidos los delitos que están estrechamente interrelacionados con los problemas de seguridad nacional de los países de la región del Cuerno de África.

Estamos convencidos de que la protección marítima debe abordarse desde fundamentos geopolíticos y estratégicos multidimensionales. Además, paralelamente a la lucha contra los delitos marítimos, debemos trabajar para mejorar el desarrollo sostenible del entorno marítimo y hacer frente a las causas profundas de los delitos. Esa labor exige un enfoque coherente y participativo por parte de todos los Estados y partes interesadas.

Si el interés renovado por la zona marítima se gestiona de forma adecuada, vemos una gran oportunidad para la cooperación y el desarrollo, así como para el fomento de la protección marítima. Para ello, es necesario que los países que se encuentran alrededor de las zonas marítimas, tanto si tienen litoral como si no, se impliquen y participen en igualdad de condiciones.

África, con más de 26.000 millas náuticas de litoral y con el 90 % de su comercio internacional transportado por mar, es el mayor territorio que linda con zonas marítimas de interés para la protección a nivel mundial. En consecuencia, la Unión Africana aprobó la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África de 2016 y la Estrategia Marítima Integrada de África 2050.

La Carta y la Estrategia no promueven únicamente la protección marítima, sino también la protección del desarrollo marino. También prescriben la necesidad de un enfoque coherente y multidisciplinario de la protección marítima. Además, la Agenda 2063 señala la economía azul/oceánica como una de las esferas con el mayor potencial para el desarrollo general del continente.

Asimismo, en octubre de 2019 la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo (IGAD) acordó impulsar una posición común sobre asuntos marítimos. Los Estados miembros de la IGAD son conscientes de la divergencia de los enfoques en relación con el mar Rojo y el golfo de Adén, zonas marítimas sobre las que la región de la IGAD tiene una posición de principio.

La región de la IGAD está dispuesta a adoptar un enfoque colectivo ante los desafíos que afectan al mar Rojo y el golfo de Adén mediante el fortalecimiento de la cooperación regional. Para ello, hemos forjado relaciones de cooperación a nivel de organizaciones bilaterales e interregionales en pro de una alianza en materia de protección marítima.

El enfoque regional permitirá hacer frente a la competencia indebida y a la tensión política resultante, así como a los mecanismos *ad hoc* y basados en patrocinadores que, si no se frenan, empeorarán las deficiencias de protección existentes.

El acceso al mar y el derecho de navegación de todos los Estados es un principio fundamental del derecho internacional. Por consiguiente, la protección marítima es la preocupación y el estandarte tanto de los países ribereños como de los no ribereños. Todo acuerdo o plataforma que pretenda forjar una cooperación internacional amplia en el sector debe contar con la participación de los países no ribereños. En este sentido, Etiopía se opone a los acuerdos *ad hoc* y a las iniciativas y clubes nacionales basados en patrocinadores en el mar Rojo y el golfo de Adén.

## Anexo XXVII

### **Declaración de la Delegación de la Unión Europea ante las Naciones Unidas, en calidad de observadora**

La protección marítima tiene por objeto garantizar el uso libre y pacífico de los mares y es un requisito previo para que los océanos y los mares se mantengan seguros, limpios y protegidos para todo tipo de actividades. Por lo tanto, representa una prioridad para la Unión Europea y sus Estados miembros.

Hacen suya esta declaración la República de Macedonia del Norte\*, Montenegro\* y Albania\*, países candidatos, así como la República de Moldova.

La Unión Europea y sus Estados miembros reconocen que la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) ha afectado a todos los ámbitos de la vida y ha generado consecuencias cada vez mayores para la paz mundial y la estabilidad internacional, incluida la protección marítima. La interrupción de la cadena de suministro durante la pandemia ha demostrado la importancia de las rutas marítimas para la economía mundial. La Unión Europea seguirá colaborando con sus asociados para promover el respeto de los principios básicos del paso marítimo y la protección y la seguridad marítimas, así como la protección de los océanos, para reforzar su papel de proveedor mundial de protección marítima y promover el derecho internacional, en especial la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La Unión Europea se ha comprometido a reforzar las alianzas con las organizaciones internacionales, en particular el sistema de las Naciones Unidas, incluida la Organización Marítima Internacional, y los asociados regionales con el fin de garantizar el uso libre y pacífico del entorno marítimo mundial. En este sentido, acogemos con satisfacción el debate abierto de hoy y agradecemos a la India que haya incluido este asunto en el orden del día de este mes.

La Unión Europea ha elaborado y aplicado durante casi un decenio un ambicioso marco de políticas a través de una estrategia de seguridad marítima específica de la Unión Europea. Esta estrategia, perfeccionada por las conclusiones del Consejo sobre protección marítima de junio de 2021, pretende abordar los desafíos tradicionales, no tradicionales y emergentes de la protección marítima y se basa en cuatro pilares complementarios. La estrategia tiene como eje una intensa coordinación y cooperación a todos los niveles y en todos los sectores (civil-civil, civil-militar y militar-militar), dentro y fuera de las fronteras de la Unión Europea, y una cooperación internacional dinámica basada en un multilateralismo integrador para potenciar una gobernanza basada en normas en el mar en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en que se establece el régimen jurídico general en cuyo marco deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares.

Con sus 168 partes, entre ellas la Unión Europea, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar está justamente reconocida como la constitución de los océanos, cuyas disposiciones reflejan en general el derecho internacional consuetudinario y, por consiguiente, son vinculantes para todos los Estados. Con este fin, es indispensable que se respeten tanto las libertades de que disfrutaban todos los Estados en virtud de la Convención como la soberanía y los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre sus zonas marítimas, incluidos los generados por las islas.

---

\* La República de Macedonia del Norte, Montenegro y Albania siguen formando parte del Proceso de Estabilización y Asociación.

La Unión Europea reitera su firme oposición a toda acción unilateral que pueda socavar la estabilidad regional y el orden internacional basado en normas, e insta a todos los Estados a que resuelvan las controversias por medios pacíficos de conformidad con el derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidos sus mecanismos de solución de controversias. Actos deliberados e injustificados como el reciente incidente que afectó al buque mercante Mercer Street, que se dedicaba a la navegación con fines pacíficos y utilizaba una vía marítima bien establecida, constituyen una violación flagrante del derecho internacional e infringen las normas consagradas en la Convención.

Entre el amplio abanico de actuaciones que lleva a cabo la Unión Europea para promover la protección marítima en el ámbito de las Naciones Unidas y en el plano internacional cabe destacar operaciones marítimas como la operación IRINI de la Fuerza Naval de la Unión Europea, que vela por la aplicación del embargo de armas impuesto a Libia de conformidad con la resolución [2292 \(2016\)](#) del Consejo de Seguridad; la Operación Atalanta de la Fuerza Naval en el Índico, que es el interlocutor de las Naciones Unidas para el programa de escolta de buques del Programa Mundial de Alimentos y que lleva luchando con éxito contra la piratería frente a las costas de Somalia desde 2008, y cuyo mandato se ha actualizado recientemente para hacer frente al narcotráfico y velar por la aplicación del embargo de armas de las Naciones Unidas a Somalia; y numerosas iniciativas de conocimiento situacional marítimo y programas de creación de capacidad para los Estados ribereños asociados del golfo de Guinea, el mar Rojo, el Caribe o los mares de China oriental y meridional. Las labores de cooperación operacional y adiestramiento en el mar se realizan con asociados externos a través de las actividades conjuntas de lucha contra la delincuencia que lleva a cabo la Operación Atalanta junto con las Fuerzas de Autodefensa del Japón, la Armada de Djibouti y las fuerzas navales de la India en las proximidades de su zona de operaciones.

En apoyo de los acuerdos regionales y de los códigos de conducta internacionales, la Unión Europea y sus Estados miembros coordinan estrechamente sus capacidades y su ayuda financiera para mejorar el conocimiento situacional marítimo de los países asociados y para fomentar la cooperación regional y la creación de redes entre los organismos encargados de la aplicación del derecho marítimo.

En colaboración con oficinas y organismos de las Naciones Unidas tales como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, con la que se estudian periódicamente nuevas oportunidades para estrechar la colaboración, la Unión Europea financia y ejecuta proyectos para garantizar la protección de los puertos y las líneas de comercio y comunicación marítima en todo el mundo. La Unión Europea y sus Estados miembros también siguen interviniendo mediante actuaciones de lucha contra las actividades de tráfico ilícito —como la trata de personas y el tráfico de drogas y armas de fuego— y mediante la financiación de proyectos que apoyan la lucha contra las redes delictivas activas en este ámbito.

Cabe añadir que el cambio climático y la degradación ambiental son una amenaza existencial para la humanidad y la biodiversidad, así como para la salud de los océanos y los mares, que tiene consecuencias cada vez mayores para la paz y la seguridad mundiales y la estabilidad internacional, incluida la protección marítima, y exige una respuesta colectiva urgente por parte de la comunidad internacional.

En un mundo en rápida evolución, la Unión Europea seguirá prestando apoyo a las Naciones Unidas como foro indispensable para la cooperación internacional y piedra angular del sistema multilateral, entre otras cosas mediante alianzas más diversas e inclusivas con todas las partes interesadas pertinentes —incluidos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, las organizaciones regionales, la sociedad

civil, la juventud, las instituciones financieras internacionales, el sector privado y el mundo académico— para apoyar su modernización y definir las respuestas mundiales a los desafíos del siglo XXI. La Unión Europea seguirá siendo una de las principales fuerzas motrices de un multilateralismo verdaderamente inclusivo e interconectado y ejercerá un liderazgo global con vistas a lograr un mundo más seguro, estable y próspero para todos.



## Anexo XXVIII

### **Declaración de la Misión Permanente de Fiji ante las Naciones Unidas**

Fiji expresa su gratitud al Primer Ministro de la India, el Honorable Narendra Modi, por haber convocado este debate abierto del Consejo de Seguridad sobre la cuestión crucial de la seguridad y protección marítimas, un componente vital de la paz y la seguridad internacionales. Más del 70 % de nuestro planeta es océano. Más del 90 % del comercio mundial se transporta por mar. El mar es la principal fuente de alimentos del mundo.

El bienestar y la supervivencia de Fiji dependen de la protección y la salud de su espacio marítimo en el contexto de un Pacífico Azul protegido y seguro. Los recursos oceánicos contribuyen enormemente a nuestro bienestar y al de otros pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico. Lograr que nuestros océanos sean océanos seguros, protegidos y saludables en beneficio de todos debería ser uno de los principales objetivos de la comunidad internacional y del Consejo de Seguridad.

Este debate responde a un cambio oportuno y muy bienvenido en el reequilibrio del enfoque del Consejo de Seguridad. Fiji se congratula sinceramente de este cambio. Fiji y el Pacífico tienen un interés muy especial en este debate. Los pequeños Estados del Pacífico son los más expuestos a la creciente falta de protección marítima y los que más la sufren. Es por ello que ha sido tan crucial para Fiji la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Al ser la constitución del mar, constituye la base y el marco para la solución de conflictos y controversias marítimas. Ahora contemplamos el Acuerdo de París sobre el cambio climático con la misma esperanza.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la protección marítima están intrínsecamente ligadas. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 están orientados a lograr el desarrollo sostenible y, a través de él, consolidar la paz y reducir las oportunidades de conflicto. Una economía azul sostenible es una parte fundamental de ese esfuerzo.

El Pacífico Azul y los océanos son cada vez más un escenario de actividades ilícitas y delictivas organizadas. Resulta conmovedor que el debate del Consejo de Seguridad sobre la protección marítima se celebre el mismo día en que se publica el informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático correspondiente a su sexta evaluación de las bases físicas. Fiji y los pequeños Estados insulares del Pacífico han informado al Consejo sobre el impacto del calentamiento global en las pesquerías y las poblaciones de peces de los pequeños Estados del Pacífico.

El informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático publicado hoy apunta a un futuro más funesto y catastrófico para Fiji y los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico. Los efectos combinados de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y de la migración de la pesca inducida por el cambio climático son motores de una importante inseguridad económica para tantas comunidades y países que dependen del atún y de la pesca para su supervivencia. Para lograr un Pacífico Azul abierto y protegido se requieren ante todo unas economías estables y unos Estados ribereños estables.

Fiji quisiera destacar lo que se expone a continuación.

Las leyes internacionales son importantes para regular el uso de los océanos. Estas leyes protegen los intereses nacionales de todos los Estados, el uso sostenible de los recursos marinos y la salud del medio ambiente marítimo y la vida marina, y apoyan las vías marítimas libres y abiertas para el comercio y los viajes de ámbito mundial.

Las leyes también proporcionan un marco para disuadir y desbaratar las actividades delictivas en el entorno marítimo. Estas actividades van desde la piratería, el robo a mano armada en el mar, el tráfico de drogas y armas, la contaminación y la trata de personas hasta la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. El cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas leyes internacionales es importante para la paz y la seguridad internacionales.

El océano es una superautopista sin fronteras físicas. El intercambio de información, la vigilancia efectiva y la coordinación de las respuestas en relación con el océano en toda su inmensidad son fundamentales. Estos son los principales desafíos a los que se enfrentan Fiji y otros pequeños Estados insulares. Esperamos que esta reunión dé lugar a mejores vías para compartir e intercambiar información y a una mayor coordinación de los esfuerzos de vigilancia y control en todo el Pacífico Azul.

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, las actividades delictivas en alta mar y la respuesta a la contaminación y el trabajo forzoso suponen una carga para las capacidades de vigilancia marítima de los pequeños Estados. Agradezco a nuestros asociados regionales, Australia, Nueva Zelanda, Francia, Estados Unidos de América y otros países, el apoyo que prestan a la vigilancia marítima en Fiji y en todos los pequeños Estados insulares en desarrollo del Pacífico. Sin embargo, los desafíos para los recursos y la capacidad derivados de las presiones multidimensionales sobre la protección marítima son enormes. Estos desafíos van intensificándose y representan una carga cada vez mayor que los pequeños Estados no pueden afrontar.

La cooperación internacional y regional en materia de protección es crucial para crear capacidad, compartir información y colaborar en la vigilancia y la aplicación de la ley. Las organizaciones regionales desempeñan un papel fundamental en la coordinación de los esfuerzos en el plano regional.

En 2018, las islas del Pacífico acordaron la Declaración de Boe sobre Seguridad Regional, en que se reconocía la naturaleza multidimensional de la seguridad. Las islas del Pacífico han calificado el cambio climático de “la mayor amenaza para los medios de vida, la seguridad y el bienestar de los pueblos del Pacífico”.

El cambio climático está creando un ciclo de destrucción, condiciones ambientales rigurosas y desplazamientos. Las catástrofes climáticas como los superciclones, las grandes inundaciones y las sequías prolongadas son cada vez más frecuentes e intensas. El aumento del nivel del mar está causando la pérdida de tierras en las comunidades insulares y costeras y empeorando la seguridad alimentaria e hídrica. Estas circunstancias han provocado dificultades económicas y están impulsando traslados de comunidades y posibles migraciones masivas de comunidades en el futuro. La capacidad de nuestras comunidades y Gobiernos de hacer frente a la situación se verá desbordada. Estas circunstancias son un catalizador de inestabilidad.

La protección marítima es fundamental para el desarrollo de la economía azul sostenible de Fiji y del Pacífico. Como nación insular, nuestra identidad y nuestro bienestar están estrechamente ligados a la salud del océano. Cuando la salud del océano y su vida marina están en peligro de forma tan catastrófica, nuestros esfuerzos por desarrollar una economía azul sostenible se ven perjudicados sin remedio.

El océano no es un vertedero. La reducción de la contaminación por el transporte marítimo, la reducción del plástico y la eliminación de la contaminación nuclear son importantes para un océano sano y para sus ecosistemas. La escala y el alcance de estas amenazas exigen en este momento una solución global.

El Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto tiene por objeto disuadir, evitar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Cabe alentar a los Estados a que se adhieran al Acuerdo, que contribuirá a reducir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el mundo y sus efectos negativos en la protección marítima.

Fiji propone que la protección marítima se incluya como asunto del orden del día anual del Consejo de Seguridad. Una mayor atención del Consejo a la protección marítima puede favorecer un mejor cumplimiento de las leyes marítimas internacionales, fomentar la transparencia en alta mar y apoyar las medidas de fomento de la confianza cuando existan desacuerdos. La coherencia de los esfuerzos del sistema de las Naciones Unidas y de la comunidad internacional respecto del entorno marítimo tendrá un efecto positivo en la protección marítima regional y mundial. El debate de hoy en el Consejo es un comienzo útil, pero no es más que un pequeño paso.

Fiji ha puesto en marcha recientemente su primera política nacional sobre el océano. La política pretende integrar todas las actuaciones del sistema gubernamental y de la sociedad civil. La gestión sostenible de los océanos y los recursos marinos es la clave para el desarrollo sostenible de Fiji y de los pequeños Estados insulares y para alcanzar los Objetivos de la Agenda 2030. Estos son imperativos fundamentales para consolidar y sostener la paz en nuestras comunidades.

## Anexo XXIX

### **Declaración de la Misión Permanente de Alemania ante las Naciones Unidas**

El orden internacional basado en normas determina nuestra coexistencia en todas partes: en la tierra, en el espacio, en el ciber mundo y en el mar.

Desgraciadamente, este orden se ha visto expuesto a una presión tangible. Necesitamos defenderlo y preservarlo más que nunca.

En particular, es necesario mantener la integridad de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en que se enuncia el marco jurídico que rige todas las actividades en los océanos y los mares.

Con nuestra contribución al Grupo de Amigos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, subrayamos la importancia de la Convención como “una constitución para los mares”.

Alemania hace un llamamiento a todos los Estados para que reafirmen su defensa de las libertades de alta mar, en particular la libertad de navegación y de sobrevuelo, y del derecho de paso inocente consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Además, Alemania sigue respaldando firmemente el arreglo pacífico de las controversias marítimas de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular mediante los procedimientos obligatorios previstos en ella. Las opiniones consultivas del Tribunal Internacional del Derecho del Mar también pueden contribuir a fortalecer el derecho del mar.

Entre los desafíos actuales para el orden marítimo y la seguridad internacional, la piratería, el robo a mano armada en el mar y otras actividades ilícitas e ilegales en el mar siguen siendo motivo de gran preocupación. Las amenazas marítimas tales como la piratería no solo ponen en peligro los buques y sus tripulaciones, sino que también desafían la libertad de los mares. Por ello, Alemania está adoptando una postura activa para combatir la piratería.

El 1 de agosto de 2021 Alemania se adhirió al Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, del que se enorgullece de ser miembro.

Alemania apoya las misiones y operaciones marítimas de la Unión Europea como otras herramientas fundamentales para preservar el orden internacional basado en normas que tienen por objeto impedir el comercio de mercancías ilícitas, vigilar las sanciones de las Naciones Unidas y proteger las entregas del Programa Mundial de Alimentos.

El Indo-Pacífico, en este contexto, es crucial, y es por ese motivo que la fragata alemana Bayern zarpó el 2 de agosto de 2021 con la misión de ayudar a defender el derecho internacional y reforzar la seguridad en el Indo-Pacífico junto a nuestros asociados. La fragata se unirá a la vigilancia marítima de las sanciones de las Naciones Unidas contra la República Popular Democrática de Corea, realizará maniobras conjuntas con asociados en el Indo-Pacífico y cruzará el mar de China meridional.

Esta misión se inscribe en una mayor cooperación marítima y en el aumento de la participación de Alemania en la región, por medios tales como la asociación estratégica de la Unión Europea con la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental.

Estamos a favor de una mayor implicación de los Estados miembros de la Unión Europea en el Indo-Pacífico, donde podría ser útil aplicar el concepto de presencias marítimas coordinadas creado como marco para reforzar la protección marítima en un espacio marítimo designado.

El cambio climático y la degradación ambiental también exigen una respuesta colectiva urgente. No solo son amenazas existenciales para la humanidad, la biodiversidad y la salud de los océanos, sino que también tienen consecuencias cada vez mayores para la paz mundial y la estabilidad internacional, incluida la protección marítima. La alta mar debe ser considerada un bien público global que proporciona estabilización climática, alimentos, empleos y otros beneficios fundamentales para la humanidad y el ecosistema mundial.

Es ahora más necesario que nunca concertar un ambicioso instrumento internacional jurídicamente vinculante en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Se trata para nosotros de una prioridad política.

**Anexo XXX****Declaración del Representante Permanente de Ghana ante las Naciones Unidas, Harold Adlai Agyeman**

Acogemos con satisfacción este debate abierto de alto nivel y creemos que la elección del tema “Mejora de la protección marítima: argumentos a favor de la cooperación internacional” es oportuna y contribuirá en gran medida a reavivar el compromiso multilateral de hacer frente a la preocupación que suscita actualmente la situación marítima para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Nos adherimos a la declaración conjunta presentada por el Brasil en nombre de los miembros de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur.

El multilateralismo sigue siendo fundamental para resolver los desafíos mundiales de nuestro tiempo, y la protección marítima no es una excepción. A este respecto, Ghana recuerda las resoluciones del Consejo de Seguridad [2018 \(2011\)](#) y [2039 \(2012\)](#), en que se alentó a los Estados Miembros de África Occidental y Central y a la Comisión del Golfo de Guinea a que elaboraran una estrategia regional de lucha contra la piratería, en cooperación con la Unión Africana, para hacer frente a la delincuencia marítima. La labor de la Comisión de Consolidación de la Paz, la Oficina de las Naciones Unidas para África Occidental y el Sahel (UNOWAS) y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) en la creación de capacidad para los Estados miembros ha demostrado ser útil y debe seguirse fomentando. También reconocemos la contribución de la UNODC en el fortalecimiento del departamento jurídico del Centro Interregional de Coordinación para la Aplicación de la Estrategia Regional de Seguridad y Protección Marítimas en África Central y Occidental, con sede en Yaundé, para la aplicación de la estrategia regional en el golfo de Guinea.

No cabe duda de que las actividades delictivas en el mar son un obstáculo para el desarrollo de una economía oceánica sostenible, que, si se gestiona adecuadamente, tiene el potencial suficiente para sacar de la pobreza a varios millones de personas y llevarlas al crecimiento inclusivo y a la prosperidad, como prevé el Objetivo de Desarrollo Sostenible 14. Por lo tanto, Ghana se congratula del enfoque del debate y de la declaración de la Presidencia, que, en nuestra opinión, apuntala los esfuerzos multilaterales por mejorar la seguridad y protección marítimas. Aunque acoge con satisfacción la declaración de la Presidencia, Ghana comparte la opinión de que es necesario prestar más atención a los acuerdos e iniciativas regionales destinados a hacer frente a la delincuencia marítima. Estos acuerdos regionales, como la arquitectura de protección marítima de Yaundé y otras iniciativas de partes interesadas, como la presencia marítima coordinada de la Unión Europea en el golfo de Guinea y el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, por mencionar solo algunos, son fundamentales para lograr avances apreciables en la mejora de la protección marítima.

A pesar del importante papel que ha desempeñado la comunidad internacional en la mejora de la protección marítima, Ghana sigue preocupada por el recrudecimiento de la piratería marítima en el golfo de Guinea. El golfo representa alrededor del 25 % del tráfico marítimo africano y casi el 20 % de los puertos marítimos comerciales. Habida cuenta de la existencia probada de hidrocarburos y de recursos minerales y pesqueros, el espacio marítimo es testigo de un interés cada vez mayor por la explotación de los recursos oceánicos, incluidos los de las aguas territoriales, así como los recursos de alta mar y los fondos marinos. Sin embargo, el potencial económico del golfo se ve amenazado por el aumento de la delincuencia marítima. Por ejemplo, en 2020, de los 135 secuestros marítimos en que se tomó como rehenes a marineros y tripulantes, 130 ocurrieron en el golfo. Además, solo en el

primer trimestre de 2021, según informa la Oficina Marítima Internacional, de los 38 incidentes marítimos notificados en todo el mundo, el 43 % se registraron en el golfo, frente a los 47 incidentes registrados en el mismo trimestre de 2020. A pesar del descenso de las tendencias trimestrales de este año, hay claros indicios de que el uso de la violencia como instrumento para perpetrar acciones de piratería y delitos marítimos conexos ha ido en aumento. El creciente número de ataques armados contra petroleros, buques de transporte de productos químicos y similares se refleja en el número de tripulantes secuestrados.

El aumento de la delincuencia marítima puede atribuirse a una serie de factores, como las deficiencias jurídicas y jurisdiccionales, los conflictos y disturbios, la escasa financiación de las fuerzas del orden, la insuficiente capacidad marítima y la falta de oportunidades económicas.

Aunque es difícil conseguir datos, el efecto negativo de la delincuencia marítima en el golfo de Guinea y en el mundo en general es enorme. Los expertos del sector apuntan que, en 2017, el costo directo de la piratería rondó los 818,1 millones de dólares. Cuando el riesgo de la piratería se recoge como costos de mitigación en forma de seguro, su efecto en las economías de los países ribereños y sin litoral se amplifica y resulta funesto. Los costos son aún mayores si se añade la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, cuyo costo se estima en unos 1.500 millones de dólares. Los fondos ilícitos adquiridos, en particular a través del próspero mercado negro de productos derivados del petróleo, han permitido a los bandidos marítimos equiparse y desarrollar la capacidad de atacar a los buques más lejos de la costa, en alta mar.

Además, la delincuencia marítima supone una amenaza para la situación humanitaria en la región, ya que afecta a la entrega de la ayuda humanitaria vital que se transporta por mar. En la actualidad más de 20 millones de personas de la región necesitan asistencia humanitaria para hacer frente a la inseguridad alimentaria, entre otros factores. El comercio intraafricano, que es un objetivo clave de la agenda de integración de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y de la Zona de Libre Comercio Continental Africana, se ve afectado negativamente en su conjunto, ya que las actividades de estos piratas amenazan la libre circulación de bienes y servicios.

Como habrá quedado patente a estas alturas, la cuestión de la protección marítima tiene la máxima prioridad para África Occidental. En el 50º período de sesiones ordinario de la Autoridad de Jefes de Estado y de Gobierno de la CEDEAO, celebrada en Accra el 19 de junio de 2021, la Autoridad expresó su preocupación por la protección marítima en la región y reiteró su llamamiento a sus países miembros para que aplicaran íntegramente las medidas adoptadas a nivel nacional, regional y continental para garantizar la protección marítima en el golfo de Guinea. La Autoridad encomendó al Presidente de la Comisión de la CEDEAO que adoptara las medidas necesarias, en consulta con los países miembros, para hacer plenamente operativa la arquitectura de protección marítima de la CEDEAO. Como actual titular de la Presidencia de la CEDEAO, Ghana se ha comprometido a cooperar con todos los asociados a nivel multilateral a fin de ayudar a aplicar la estrategia marítima para mejorar la protección marítima en la región.

Los recientes acontecimientos en el espacio marítimo también muestran claramente que es necesario salvar la distancia que separa las intenciones políticas de los resultados de ejecución. Algunos Estados ribereños siguen necesitando un fuerte apoyo para desarrollar la capacidad naval, reequipar los equipos marítimos y financiar las actividades operacionales de las fuerzas navales. Por consiguiente, destacamos la importancia de reforzar los acuerdos regionales para hacer frente a estos desafíos. Dentro de la región de África Occidental, Ghana considera que el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las

Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central, firmado en 2013, sigue siendo el marco más viable para responder a la amenaza de la piratería y los robos marítimos. Por lo tanto, es necesario un mayor apoyo, y concretamente apoyo financiero, para implementar el Código de Conducta de Yaundé.

En el plano nacional, la protección marítima continúa siendo prioritaria para el Gobierno de Ghana. Como Estado ribereño, Ghana está adoptando todas las medidas necesarias para modernizar los buques de sus fuerzas navales y reforzar el ordenamiento jurídico relativo a los delitos marítimos. Seguirá haciéndolo así y apoyando, en la medida de sus posibilidades, los esfuerzos en ese mismo sentido de los Estados ribereños vecinos. Como una muestra más de nuestra determinación de hacer frente al problema, Ghana va a aprobar este año una amplia estrategia marítima integrada a nivel nacional. La estrategia pretende mejorar la cooperación interinstitucional e impulsar así la colaboración entre las fuerzas de tierra, mar y aire y las principales partes interesadas del país.

En esta coyuntura, Ghana reconoce el papel de las partes interesadas en la lucha contra los delitos marítimos en la región, en particular la iniciativa de la Unión Europea de establecer una política de protección marítima para el golfo de Guinea y los esfuerzos que se están realizando por aplicarla. Alentamos a que se fortalezcan estas asociaciones, así como la iniciativa del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea. También expresamos reconocimiento por el Obangame Express, la mayor operación de maniobras marítimas multinacionales de África Occidental para personal de seguridad, bajo los auspicios de la iniciativa del Comando de los Estados Unidos en África. La iniciativa pretende mejorar la cooperación regional, el conocimiento del dominio marítimo y la experiencia en interdicción táctica con el fin de mejorar las capacidades colectivas de las naciones del golfo de Guinea y de África Occidental para contrarrestar la actividad ilícita en el mar. Estas iniciativas, que complementan las intervenciones de otras partes interesadas clave, como la Comisión de Consolidación de la Paz, la UNODC y la UNOWAS, por mencionar solo algunas, son fundamentales y deben fomentarse.

Ghana recomienda que se mejore urgentemente la asistencia técnica y la creación de capacidad a nivel nacional y regional para ayudar a afrontar los desafíos de la protección marítima. Asimismo, es necesario reforzar la capacitación operacional conjunta y coordinada para mejorar la interoperabilidad sobre la base de procedimientos armonizados. El desarrollo de la inteligencia marítima y el intercambio eficaz y oportuno de dicha inteligencia siguen siendo necesarios para mejorar la seguridad marítima. Deseamos poner de relieve además la importancia de reforzar los acuerdos regionales para contribuir a mejorar la protección marítima, incluida la puesta en funcionamiento de los centros interregionales de coordinación en el golfo de Guinea, así como la creación de centros zonales marítimos en la región bajo los auspicios de los Centros de Coordinación Marítima Multinacionales.

Ghana comparte la opinión de que es necesario un enfoque de toda la sociedad para mantener los esfuerzos en materia de protección marítima. Para ello, debemos buscar más formas de mejorar los canales de comunicación entre los Gobiernos y el sector privado en esta materia. Además, apoyamos el llamamiento a que se aumente la inversión para ayudar a mejorar la reunión de datos, la investigación y el análisis y los procedimientos judiciales en relación con la protección marítima. Aunque los incidentes de piratería y robos marítimos tienen lugar en los mares, es en tierra donde se ocultan y utilizan esos beneficios ilícitos. Por consiguiente, es necesario adoptar medidas urgentes para perfeccionar las legislaciones nacionales, reforzar las investigaciones penales y enjuiciar los casos con determinación.



Para concluir, Ghana encomia una vez más a la India por haber organizado un debate sobre este tema tan importante. Garantizamos nuestro compromiso, como actuales titulares de la Presidencia de la CEDEAO, de profundizar en la cooperación y la alianza entre las Naciones Unidas y nuestro grupo regional para mejorar la seguridad y protección marítimas. Por lo tanto, debemos trabajar juntos para combatir la delincuencia en el mar y evitar que se produzca una convergencia de intereses y de intenciones entre los bandidos en el mar y sus semejantes en tierra.

**Anexo XXXI****Declaración de la Misión Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas**

Grecia suscribe plenamente la declaración presentada por la Unión Europea y desea compartir algunas observaciones adicionales.

Grecia es un país con fuertes intereses marítimos debido a su extensa costa continental e insular y al tamaño de su flota mercante. Por ello, el mantenimiento de la paz, la estabilidad y la seguridad en los mares y océanos; la libertad de navegación; la conservación del medio marino y de sus recursos naturales (vivos y no vivos); la protección de la vida humana en el mar; la protección de las rutas e infraestructuras marítimas críticas; y la seguridad y protección de los buques y el bienestar de los habitantes de las zonas costeras son cuestiones de absoluta prioridad. La protección en el mar, que es el factor clave para el florecimiento de las actividades marítimas, es también el requisito esencial para el crecimiento azul.

Grecia es parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en todas las principales convenciones internacionales relativas a la delincuencia marítima, incluida la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos, así como en los instrumentos mundiales de lucha contra el terrorismo. En este sentido, somos firmes partidarios de que mejore la cooperación entre las partes en esas convenciones con el fin de hacer frente eficazmente a la delincuencia marítima en todas sus facetas. Grecia también desea subrayar la importancia de la plena aplicación de las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas.

Grecia concede gran importancia a la aplicación del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) y su Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, así como del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) y sus Protocolos. En términos de gobernanza, Grecia apoya firmemente el papel y la labor de la Organización Marítima Internacional en la aplicación de políticas e instrumentos normativos sólidos relacionados con la seguridad y en la mejora de las capacidades de los Estados mediante la colaboración multilateral y la cooperación técnica.

Grecia participa de forma activa en las operaciones e iniciativas internacionales pertinentes, como la Operación Sea Guardian y la actividad en el mar Egeo de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y las operaciones Atalanta e IRINI de la Fuerza Naval de la Unión Europea, el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia, el Foro del Documento de Montreux y, cabe esperar que pronto, el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, que tienen por objeto hacer frente a la piratería y otros retos a la protección marítima, con pleno respeto por el derecho internacional. El país también considera que la promoción y la participación activa de todos los Estados interesados es central para erradicar la delincuencia marítima. Grecia también imparte formación en el ámbito de la protección marítima en el Centro de Formación en Operaciones de Interdicción Marítima de la OTAN en Creta.

La interconexión entre los diversos retos y las diferentes formas de delincuencia marítima exigen que se enfoque la protección marítima de una forma integrada y holística. Por ejemplo, existen diversos organismos que recogen información de vigilancia de superficie y satelital de enorme utilidad, pero aún no se ha alcanzado una actitud de “necesidad de compartir”. Es esencial que los mecanismos de

intercambio de información sean cada vez mejores para aumentar la precisión del conocimiento situacional marítimo.

La comunidad internacional tiene un sólido historial de elaboración de normas y de mejora de las capacidades marítimas. En consecuencia, la seguridad y la protección en el mar han mejorado considerablemente a lo largo de los años. Sin embargo, no se puede ser complaciente, ya que también van surgiendo nuevos retos (las ciberamenazas son el ejemplo más destacado) que crean graves riesgos en el ámbito marítimo. Por lo tanto, y puesto que hay razones para fortalecer la protección marítima, deberíamos partir de cómo podemos aplicar mejor nuestro acervo marítimo, de buena fe y juntos. Luego, cuando se detecten deficiencias en la implementación, las iniciativas y mecanismos multilaterales proporcionarán los canales de cooperación adecuados.

Para finalizar, Grecia desea subrayar que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el marco jurídico adecuado dentro del cual se desarrollan todas las actividades en los océanos y los mares, y proporciona la seguridad jurídica necesaria para hacer frente a las amenazas existentes y emergentes a la protección marítima.

**Anexo XXXII****Declaración de la Misión Permanente de Guatemala ante las Naciones Unidas**

[Original: español]

Este debate abierto es de singular relevancia debido a que la seguridad marítima constituye un tema del sector marítimo mundial, en el que se implementa el derecho internacional y las leyes nacionales, como un esfuerzo global para que los océanos sean regidos por la imperatividad de la ley y, de esa manera, el transporte, la infraestructura, el medio ambiente y los recursos marítimos sean protegidos y utilizados de manera sostenible, por lo que nuestra delegación agradece a la Presidencia de la República de la India la convocatoria a este debate.

Guatemala destaca que es necesario impulsar una política de seguridad en el espacio marítimo, con la finalidad de mantener la libertad de navegación, proteger el comercio marítimo, proteger la vida humana en el mar, prevenir y combatir actividades criminales y actos terroristas que se desarrollen en este medio, proteger y conservar el litoral, el medioambiente y los recursos marinos, así como prevenir y responder en casos de catástrofes o accidentes en el mar.

Mi delegación considera que la cooperación multilateral es de especial relevancia para el mantenimiento de la seguridad marítima. Para el efecto, la asistencia técnica y las medidas de creación de capacidades a nivel nacional, regional y global son elementos necesarios que coadyuvan a alcanzar ese objetivo. Resaltamos como ejemplo los trabajos de la Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas de la Organización de los Estados Americanos, en donde se han desarrollado diversas reuniones de expertos sobre narcotráfico marítimo que alimentan las discusiones sobre la seguridad en el mar y proveen de buenas prácticas que son intercambiadas entre Estados.

Asimismo, Guatemala es de la convicción que el régimen jurídico internacional que regula las actividades en los océanos es la base fundamental que guía el comportamiento de los Estados en el mar, garantiza la continuidad del orden internacional basado en reglas y protege de manera sostenible los ecosistemas marinos y costeros. Ante esto, estamos convencidos que las convenciones, instrumentos, procesos e iniciativas existentes relacionados al derecho del mar contribuyen a generar resultados óptimos para los océanos, aportan al desarrollo de los Estados y deben ser aplicadas de manera que benefician a la humanidad en su conjunto.

Un claro ejemplo del funcionamiento de estos instrumentos es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual al tener como marco de aplicación el 70 % de la superficie terrestre, es un instrumento clave para el mantenimiento de la paz, la cooperación y las buenas relaciones entre Estados a través de la definición de zonas marítimas, los derechos de navegación, la protección del medio ambiente, así como su mecanismo de resolución de conflictos, entre otros.

En relación a la protección del medio ambiente y recursos marinos, es importante resaltar la importancia que le concedemos a la implementación del Objetivo de Desarrollo Sustentable 14 sobre vida submarina. Asimismo, Guatemala reconoce los esfuerzos en la negociación de un instrumento jurídicamente vinculante sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en las zonas fuera de la jurisdicción nacional. Consideramos de suma importancia la negociación de su contenido, el cual determinará el legado que dejemos para generaciones futuras. En ese sentido, enfatizamos la necesidad de fortalecer el intercambio de conocimientos científicos, la creación de capacidades y la

transferencia de tecnología marina, especialmente para países en vías de desarrollo, en virtud que son elementos determinantes para implementar efectivamente sus disposiciones y que pueden, al mismo tiempo, coadyuvar a la implementación de otras convenciones, incluso para beneficio de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

**Anexo XXXIII****Declaración del Encargado de Negocios Interino de la Misión Permanente de Indonesia ante las Naciones Unidas, Mohammad Kurniadi Koba**

Con respecto al debate de hoy, mi delegación desea destacar tres puntos.

En primer lugar, la importancia de defender el estado de derecho para preservar la protección marítima.

Dada la variedad de peligros que se relacionan con los mares y que los afectan, incluidos los delitos transnacionales, la degradación ambiental y las controversias territoriales, consideramos que la comunidad internacional y todas las partes interesadas deben responder mediante la defensa del derecho internacional, y en especial de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En ese sentido, queremos señalar los diferentes tipos de jurisdicciones según las define el derecho internacional, a saber, el Estado ribereño, el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto, como enfoque básico para la aplicación de las distintas leyes y reglamentos sobre protección marítima.

Aunque Indonesia reconoce que se necesita una fuerte cooperación internacional para lograr una respuesta eficaz, es necesario respetar el principio y la aplicación de esas jurisdicciones para evitar el desorden en el mar.

Por lo tanto, corresponde a la comunidad internacional reforzar su colaboración mutua para fortalecer las capacidades de los Estados mediante, entre otras cosas, el intercambio de información e inteligencia, la asistencia y el apoyo técnico, y el fomento de la red de agentes encargados del cumplimiento de la ley marítima.

En segundo lugar, los mecanismos regionales son los primeros en responder a las amenazas marítimas.

En Asia Sudoriental existen numerosos mecanismos y formas de cooperación marítima, por ejemplo, las patrullas de los estrechos de Malaca provenientes de Indonesia, Malasia y Singapur; la patrulla trilateral de Indonesia, Filipinas y Malasia en el mar de Sulú; y la patrulla naval coordinada por Indonesia y la India en la región del Índico desde 2002.

También hemos realizado diversas presentaciones sobre protección marítima bajo los auspicios del Foro Marítimo de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), el Foro Regional de la ASEAN, la Asociación de los Países del Océano Índico y otros.

Además, creemos que debe organizarse una coordinación interregional para reforzar las medidas de protección marítima.

A este respecto, deseamos destacar la iniciativa de la Visión de la ASEAN sobre la Zona del Océano Índico y el Océano Pacífico, cuyo objetivo es mejorar el mecanismo de cooperación de la ASEAN con otros mecanismos regionales y promover los principios de apertura, inclusividad, transparencia, respeto del derecho internacional y centralidad de la ASEAN en la región del Indo-Pacífico.

En tercer lugar, se debe prestar más atención a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, ya que es una de las amenazas más apremiantes de nuestro tiempo a la protección marítima.

Los efectos perjudiciales de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se ven agravados por la participación de grupos delictivos organizados que operan a

nivel transnacional para obtener ganancias ilícitas por medios como el tráfico ilícito de migrantes, la trata de personas y el tráfico ilícito de drogas.

Por lo tanto, es pertinente reconocer la dimensión de delincuencia organizada transnacional de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y hacer frente al problema en el marco de las convenciones de supresión pertinentes, como la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional.

Para concluir, tenemos que garantizar que los mares y los océanos sigan siendo pacíficos y seguros para lograr un ecosistema global de paz, estabilidad y prosperidad.

Con ese fin, Indonesia está dispuesta a colaborar con la comunidad internacional para reforzar la cooperación en materia de protección marítima.

**Anexo XXXIV****Declaración de la Encargada de Negocios Interina de la Misión Permanente de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas, Zahra Ershadi**

Según el Grupo Banco Mundial, más del 80 % del comercio internacional se realiza por mar, y se prevé que el volumen del comercio marítimo se duplique para 2030 y se cuadruplique para 2050. Esas cifras demuestran por sí solas la importancia de los océanos y los mares para la economía mundial y confirman la necesidad y la vital relevancia de preservar la protección marítima como un bien común mundial.

La República Islámica del Irán, que cuenta con las costas más extensas en vías navegables de tanta importancia estratégica como el golfo Pérsico, el mar de Omán y el estrecho de Ormuz, así como con una gran capacidad de transporte marítimo, y que además es un importante país productor de petróleo y gas, tiene un gran interés en la protección marítima y le concede gran relevancia.

La protección marítima es clave para garantizar la libertad de navegación, facilitar la comunicación internacional y promover los usos pacíficos de los mares y océanos y sus recursos, la conservación de sus recursos vivos y la preservación del medio marino, así como para promover el progreso económico y social de todos los pueblos y el fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones.

Como principio básico, la responsabilidad primordial de garantizar la protección marítima, que incluye la lucha eficaz contra los delitos marítimos, en particular la piratería y el robo a mano armada en el mar, corresponde a los distintos Estados, en consonancia con sus obligaciones pertinentes en virtud del derecho internacional. Cuando sea necesario, las iniciativas de lucha contra los delitos marítimos pueden complementarse, a nivel regional, con la cooperación y las alianzas de los Estados de la región en cuestión, y, en alta mar, con la cooperación internacional.

No obstante, todas esas actividades deben llevarse a cabo de plena conformidad con los principios básicos del derecho internacional, con total respeto hacia la soberanía de los Estados y absteniéndose de la amenaza o el uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de los Estados.

Si bien existe un amplio conjunto de normas y reglamentos, así como una considerable capacidad para combatir los delitos marítimos, la imposición de medidas coercitivas unilaterales, que son contrarias al derecho internacional y a la Carta de las Naciones Unidas, ha dificultado nuestro acceso a nuevas tecnologías y equipos acordes con las nuevas tendencias y el nivel de avance de las actividades delictivas.

A pesar de ello, y demostrando su pleno compromiso con las obligaciones internacionales pertinentes, la República Islámica del Irán ha seguido contribuyendo considerablemente a la promoción de la protección marítima, entre otras cosas, combatiendo los delitos marítimos, en particular la piratería.

Desde hace ya más de una década, las fuerzas navales de la República Islámica del Irán se han desplegado en el Índico y las zonas adyacentes en apoyo de las iniciativas internacionales para combatir la piratería. Este hecho ha sido reconocido repetidamente por el Secretario General en sus informes pertinentes y encomiado por el Consejo de Seguridad en numerosas resoluciones.

Asimismo, del 22 al 25 de abril de 2018 se celebró en Teherán la sexta reunión del Simposio Naval del Índico, que incluye a 24 Estados Miembros y que tiene como objetivo mejorar la cooperación marítima entre las armadas de los Estados ribereños del Índico. Durante su presidencia del Simposio y del grupo de trabajo sobre



protección marítima entre 2018 y 2021, nuestra Armada preparó el proyecto de directrices de protección marítima del Simposio y, en junio y noviembre de 2019, celebró en Bandar Abbas dos conferencias de planificación para la preparación del ejercicio marítimo del Simposio en 2020.

Además, según una decisión adoptada en la séptima reunión del Simposio Naval del Índico, que se celebró en julio de 2021, se pondrá en marcha un centro regional de protección marítima en el puerto iraní de Chabahar para los países de la cuenca del Índico, que permitirá a los Estados de la región enviar a sus representantes al centro e intercambiar información para garantizar la protección marítima.

En cuanto a las declaraciones con motivación política realizadas en esta reunión por los Estados Unidos y el Reino Unido contra el Irán en relación con el incidente del buque *Mercer Street*, reitero, una vez más, nuestro firme rechazo a esas acusaciones sin fundamento.

La presencia masiva de fuerzas militares de esos países en zonas como el golfo Pérsico y el mar de Omán ha sido siempre la principal fuente de inseguridad e inestabilidad regional, y muchas veces se han utilizado invenciones y operaciones de bandera falsa, incluso por parte de Israel, para validar esa presencia injustificada y la invasión de los países de la región. Hace muy poco, una fuente militar de alto nivel de uno de esos países declaró que “todo apunta a que el dron fue lanzado desde el Yemen” y, posteriormente, se envió a sus fuerzas especiales al Yemen para, en teoría, “perseguir a los terroristas que estuvieron detrás del ataque con drones”. Todo es bastante claro y revelador. También demuestra que esos países no han aprendido de sus fracasos en la agresión contra el pueblo yemení.

Todas esas acusaciones son solo la repetición de las mentiras que hizo llegar el régimen israelí a los medios de comunicación inmediatamente después del incidente. No existen pruebas irrefutables, verificables y concluyentes que corroboren esas graves acusaciones. Lo que intentan presentar como pruebas definitivas no son más que algunas fotos que no demuestran nada.

Tales acusaciones no pueden en modo alguno encubrir los actos terroristas del régimen israelí contra la navegación comercial. En menos de dos años, ese régimen ha atacado a más de diez buques comerciales que transportaban petróleo o productos humanitarios en los mares de la región. Del mismo modo, el alboroto de Israel sobre el incidente del *Mercer Street* no puede desviar la atención de las demás actividades desestabilizadoras y la temeridad del régimen israelí en la región. Además de su política de engaños e invenciones, es un secreto a voces que Israel es el maestro en la realización de operaciones de bandera falsa.

En lugar de hacerse la víctima y demonizar a los demás, el régimen israelí debe poner fin de inmediato a todas sus políticas irresponsables, sus agresiones y sus crímenes, así como a sus prácticas ilegales e inhumanas, que son desde hace tiempo la principal fuente de amenaza, inestabilidad e inseguridad en una región tan volátil como Oriente Medio, y más allá.

Además, el Consejo de Seguridad debe estar a la altura de las responsabilidades que le impone la Carta, poner fin a su prolongada inacción y dilación con respecto a la violación sistemática del derecho internacional por parte del régimen israelí y sus actividades criminales y desestabilizadoras, y hacer que el régimen rinda cuentas por todas sus prácticas ilegales, que incluyen la comisión de los cuatro principales crímenes internacionales.

El Consejo de Seguridad también debe ejercer una vigilancia plena y no quedar atrapado por las mentiras del régimen israelí, que, como siempre, cuentan con el apoyo ciego de algunos países occidentales del Consejo; son ellos los que han

impedido al Consejo, en los siete últimos decenios, tomar cualquier medida contra los actos criminales del régimen israelí, lo cual lo ha envalentonado para cometer, con total impunidad, más crímenes con mayor brutalidad.

En conclusión, reitero la política de principios y la decidida determinación de la República Islámica del Irán, como en el pasado, de mantener y promover la protección marítima en el mar Caspio, el golfo Pérsico, el estrecho de Ormuz y el mar de Omán, así como de contribuir a la protección marítima, garantizar la libertad de navegación y combatir los delitos marítimos, incluida la piratería, en el Índico y las zonas adyacentes. También estamos dispuestos a cooperar activa y constructivamente con los Estados ribereños de las zonas mencionadas para promover la paz y la seguridad regionales.

**Anexo XXXV****Declaración del Representante Permanente de Israel  
ante las Naciones Unidas, Gilad Erdan**

En primer lugar, deseo agradecer al Gobierno de la India la convocatoria de este debate crítico, que pone acertadamente en primer plano la importancia de la protección marítima para salvaguardar la prosperidad común y los intereses de la paz y la seguridad internacionales. La actual pandemia de COVID-19 ha puesto de manifiesto la importancia de la protección marítima y del transporte por mar, que constituye un sector esencial para la vida de todos los pueblos del mundo.

Este debate y el llamamiento a una mayor cooperación internacional en este ámbito no son, ciertamente, un ejercicio teórico o académico. De hecho, esta importante discusión, emprendida por el organismo internacional encargado de la protección de la paz y la seguridad mundiales, no podría ser más oportuna. En los últimos días y meses, hemos sido testigos de una serie de ataques mortíferos y de intentos de secuestro por parte del régimen iraní contra buques comerciales en la región del Golfo. Esos actos de terrorismo marítimo han provocado, entre otras cosas, el asesinato de dos civiles inocentes, uno de ellos ciudadano británico y el otro ciudadano rumano. Han perturbado el comercio internacional en una arteria marítima vital para el comercio internacional, en un momento en que el mundo entero sigue luchando contra una pandemia global. Y han constituido una amenaza para la paz y la seguridad regionales e internacionales. Esta última escalada de ataques no es nada nuevo. Somos testigos desde hace meses de cómo el Irán y sus agentes han atacado descaradamente a barcos comerciales inocentes y han amenazado la protección marítima en una región muy inestable y en un momento muy precario de la historia mundial. Y ahora que se encuentra al frente del Irán el radical Ebrahim Raisi (conocido también como “el carnicero de Teherán” por haber masacrado a su propio pueblo a sangre fría), podemos esperar que esta tendencia preocupante y peligrosa continúe e incluso se intensifique.

Hace unos 20 años, cuando el azote de la piratería en el Cuerno de África y en el golfo de Guinea amenazó la navegación y el transporte mundial, la comunidad internacional no se quedó de brazos cruzados. De hecho, este agosto foro pasó a la acción y adoptó resoluciones internacionales urgentes que fueron acompañadas de medidas concretas adoptadas por diversas coaliciones, entre ellas la Organización del Tratado del Atlántico Norte y la Fuerza Naval de la Unión Europea. Esa acción oportuna y decisiva por parte del Consejo de Seguridad y de otros actores mundiales produjo una reducción palpable de los incidentes de piratería frente a las costas de África, que ahora prácticamente han cesado.

En la actualidad, una nueva amenaza también pone en peligro la protección marítima y el comercio a escala mundial. Ha llegado el momento de que el Consejo de Seguridad vuelva a dar un paso al frente y adopte medidas decisivas tras los ataques cada vez más descarados y mortíferos del Irán y sus representantes en la región del Golfo y fuera de ella.

Si bien la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, de reciente adopción, trató en términos generales la importancia de la protección marítima y la necesidad de prevenir el terrorismo marítimo, hacemos un llamamiento al Consejo de Seguridad para que actúe con urgencia y tome medidas específicas y decisivas para hacer frente a este claro repunte de las actividades malignas emprendidas por el régimen iraní y sus agentes en el ámbito marítimo y fuera de él. La comunidad internacional debe condenar y sancionar inequívocamente al Irán por sus recientes acciones en el mar, responsabilizar al régimen de esta embestida y crear al mismo tiempo mecanismos eficaces para detener cualquier nuevo ataque y una posible escalada. Solo así podremos mejorar juntos verdaderamente la protección marítima como comunidad mundial y detener al Irán antes de que sea demasiado tarde.

## Anexo XXXVI

### **Declaración de la Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas**

Italia agradece al Gobierno de la India la organización de este debate abierto y se suma a la declaración de la Unión Europea.

El carácter transnacional de la delincuencia marítima y de las amenazas a la protección marítima exige una acción concertada de la comunidad internacional, en consonancia con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y con la libertad de navegación. Es indispensable la cooperación internacional y regional para hacer frente a los nuevos desafíos en alta mar en sus múltiples dimensiones, como el tráfico de personas, armas, drogas y objetos culturales. Proporcionar protección en el mar también significa salvaguardar los derechos humanos, especialmente los de las personas más vulnerables, como las mujeres y los niños, que a menudo son las víctimas de la trata de personas.

La protección marítima es una prioridad para Italia, que considera esencial garantizar la libertad de navegación a lo largo de las rutas marítimas, el respeto de los principios básicos de la travesía marítima, la seguridad y la protección de los océanos. Para garantizar la protección marítima y salvaguardar esos principios, Italia participa activamente en importantes operaciones navales. En el Mediterráneo, por ejemplo, Italia representa uno de los mayores contribuyentes a la operación IRINI de la Fuerza Naval de la Unión Europea, a la que aporta actualmente el buque insignia ITS San Marco. La misión, bajo el liderazgo del almirante Agostini, es el único agente que tiene mandato, en virtud de la resolución [2292 \(2016\)](#) del Consejo de Seguridad, para aplicar el embargo de armas a Libia establecido por la resolución [1970 \(2011\)](#) del Consejo de Seguridad. En el Cuerno de África, participamos en la Operación Atalanta desde sus inicios, proporcionando constantemente uno o dos recursos navales, incluido nuestro buque insignia. En el golfo de Guinea, en consonancia con la creciente inversión del país en la protección marítima de la región, Italia comprometió unidades navales de alto desempeño para una campaña antipiratería de ocho meses de duración, que incluye actividades conjuntas de protección marítima y de patrullaje de conocimiento del dominio marítimo con las armadas europeas y regionales, así como la creación de capacidades con la participación de los Estados ribereños.

Italia también participa en el fomento de la seguridad mediante el apoyo proactivo al desarrollo de las capacidades conexas de los países asociados, en particular en África. Para ello, está poniendo en práctica programas de creación de capacidad y cooperación con varios Estados. En muchos casos, existe una clara necesidad de ayuda para el desarrollo de capacidades en áreas como la gobernanza marítima, las funciones de los guardacostas, la ayuda en caso de catástrofes, la búsqueda y el rescate marítimos, y el intercambio e integración de información marítima. Al mismo tiempo, es indispensable mejorar las capacidades legislativas, judiciales y de enjuiciamiento.

Sin embargo, las causas profundas de la piratería y de otros delitos marítimos se encuentran en tierra, y una parte esencial de las iniciativas internacionales destinadas a contrarrestarlos y eliminarlos de forma efectiva debería ser el desarrollo de una economía marítima sostenible. En particular, es necesario restablecer y mantener la salud y la productividad de los océanos, para que tanto ellos como sus servicios ecosistémicos puedan estar a disposición de las generaciones actuales y futuras y apoyar el desarrollo sostenible, evitando el resurgimiento de las causas fundamentales de la inestabilidad en el mar. En este sentido, Italia promueve activamente un uso más sostenible de los recursos marinos para proteger la biodiversidad marina y luchar contra la contaminación. En términos más generales,

Italia está tomando medidas a nivel nacional, europeo e internacional para luchar contra el cambio climático y reducir los niveles de emisiones que provocan el aumento de las temperaturas y la acidificación de los océanos.

En conclusión, Italia está plenamente comprometida a colaborar con sus asociados en la lucha contra la delincuencia marítima transnacional y a hacer frente a las causas profundas de esos delitos. Al mismo tiempo, considera que es esencial alentar y respetar plenamente el compromiso local. Con esa voluntad, Italia está dispuesta a mejorar el intercambio de información, aumentar la cooperación jurídica y colaborar en la creación de instituciones y de capacidad.

**Anexo XXXVII****Declaración del Representante Permanente del Japón ante las Naciones Unidas, Ishikane Kimihiro**

Me gustaría agradecer la iniciativa de la India de convocar esta histórica reunión del Consejo de Seguridad para debatir por primera vez la cuestión de la protección marítima. Este debate abierto sirve al Consejo como recordatorio importante y necesario sobre la importancia absoluta de mantener la paz y la seguridad internacionales en el mar.

Como nación insular, el Japón está comprometido a crear un espacio marítimo libre, abierto y seguro que permita el uso beneficioso y pacífico de los océanos para todos. Con esta convicción, el Japón se ha esforzado por contribuir a la protección marítima en estrecha cooperación con los demás Estados Miembros.

En el ámbito de la delincuencia marítima, una de las iniciativas destacadas que propuso el Japón es el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia y su Centro de Intercambio de Información, que han demostrado ser herramientas útiles para combatir la piratería y el robo marítimo en Asia. La creación de capacidades es esencial para promover la seguridad y la protección en el ámbito marítimo. El Japón se enorgullece de haber proporcionado buques y equipos a países necesitados de la región asiática y fuera de ella, y de haber enviado a sus expertos a todo el mundo, incluso al Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Nuestras iniciativas se extienden al apoyo del sector policial y judicial en países como los que están frente a la costa de Somalia y en el golfo de Guinea. La lucha del Japón contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada incluye también una amplia ayuda a los países en desarrollo.

El Japón agradece la reciente creación del Grupo de Amigos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, entre cuyos objetivos declarados se encuentra la solución pacífica de las controversias marítimas basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta iniciativa ejemplifica el reconocimiento ampliamente compartido de la importancia vital de mantener el estado de derecho en el mar.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es, en efecto, clave para prevenir y afrontar las amenazas a la paz y la seguridad internacionales relacionadas con el ámbito marítimo, y debe respetarse en su totalidad, independientemente del tamaño de una nación. Hay que oponerse con firmeza a los intentos unilaterales, por la fuerza o por coacción, de cambiar el *statu quo* y complicar o perjudicar la protección y seguridad marítimas.

Permítanme resaltar algunos puntos en este contexto para la atención del Consejo.

- En primer lugar, un orden marítimo que sirva de base para la protección marítima debe ser previsible para todos los Estados Miembros y, por tanto, debe sustentarse en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a la que se suele llamar “la constitución de los océanos”.
- En segundo lugar, dada la universalidad y amplitud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, todos los derechos y reclamaciones marítimos deben basarse en sus disposiciones. También es fundamental respetar los principios básicos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como la libertad de navegación y sobrevuelo.

- Por último, todas las controversias marítimas deben resolverse pacíficamente de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluso mediante decisiones definitivas de cortes o tribunales internacionales. Es necesario recordar una vez más que el laudo del tribunal arbitral relacionado con el mar de China Meridional es definitivo y jurídicamente vinculante.

Para concluir, permítanme reiterar que el Japón tiene la firme convicción de que los océanos deben ser libres, abiertos y seguros, sobre la base del estado de derecho. El Japón se ha comprometido a promover la cooperación internacional en su región inmediata y más allá, y está dispuesto a seguir contribuyendo al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales en el mar.

**Anexo XXXVIII****Declaración del Representante Permanente de Malasia ante las Naciones Unidas, Syed Mohamad Hasrin Aidid**

Como nación marítima ubicada entre las vías navegables estratégicas del océano Índico y el mar de China meridional, y como Estado ribereño de los estrechos de Malaca, un importante estrecho utilizado en la navegación internacional, Malasia concede gran importancia a la seguridad y la protección de su zona marítima para la navegación, el comercio internacional marítimo y otros usos económicos relacionados con el océano, y ha asumido el compromiso de preservarlas.

Los Estados ribereños, entre ellos Malasia, se enfrentan a numerosos retos a la seguridad y la protección de sus zonas marítimas, como el terrorismo, la piratería y el robo a mano armada, el contrabando, la trata, los vertidos ilegales, la contaminación, la degradación ambiental y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

A este respecto, Malasia ha emprendido amplias iniciativas para salvaguardar su soberanía, sus derechos soberanos y sus intereses nacionales, en particular la seguridad y protección de sus zonas marítimas. A su vez, el país reconoce que los esfuerzos por afrontar esos desafíos serían mucho más fructíferos a través de la cooperación regional e internacional con nuestros países vecinos y otros asociados.

Somos conscientes de que los factores centrales para hacer frente a las cuestiones de protección marítima exigen el uso de las capacidades y los medios de los Estados ribereños. Pero, por supuesto, las capacidades y los medios difieren de un Estado ribereño a otro. A este respecto sería muy bienvenida la creación de capacidades y la asistencia técnica por parte de los asociados regionales e internacionales. No obstante, es importante cuidar de que esa asistencia no atente contra la soberanía del Estado ribereño. La importancia de la cooperación internacional en materia de protección marítima se ha puesto de manifiesto en las acciones y medidas internacionales de lucha contra la piratería y los robos a mano armada contra los buques frente a las costas de Somalia, tal y como se establece en las distintas resoluciones del Consejo de Seguridad.

Malasia sigue esforzándose por garantizar la seguridad y la protección de sus zonas marítimas para salvaguardar sus intereses nacionales, así como para garantizar el paso seguro de la navegación internacional. El país considera que es crucial contar con una estrecha cooperación entre los Estados a nivel bilateral, regional e internacional, en particular en lo que se refiere al intercambio de información e inteligencia, para afrontar y combatir la piratería.

A nivel regional, Malasia ha colaborado con sus vecinos ribereños a través del Mecanismo de Cooperación para los Estrechos de Malaca y Singapur con el fin de garantizar la seguridad de la navegación en uno de los estrechos más transitados del mundo para la navegación internacional. El Mecanismo de Cooperación cuenta con un amplio reconocimiento como modelo ejemplar de la cooperación entre los Estados ribereños que promueve la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. También constituye una plataforma para que otras partes interesadas, incluidos los Estados usuarios y la industria del transporte marítimo, participen y contribuyan a los esfuerzos para mantener y mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino en el estrecho.

Para mejorar la protección marítima en los estrechos de Malaca, Malasia, junto con Indonesia, Singapur y Tailandia, estableció las patrullas coordinadas de los estrechos de Malaca, que constan de dos componentes: la patrulla marítima de los estrechos de Malaca y las patrullas aéreas “Eyes in the Sky”. Las patrullas proporcionan una vigilancia aérea y marítima completa para garantizar la protección marítima en los estrechos.



En 2016, Malasia, Filipinas e Indonesia establecieron un acuerdo de cooperación trilateral para reforzar la protección marítima en los mares de Sulú y Sulawesi. El marco del acuerdo es un testimonio del compromiso compartido por los tres países de confrontar los crecientes problemas de seguridad, en particular el robo a mano armada de buques y los secuestros a cambio de rescate en los espacios marítimos de interés común. Las actividades realizadas en este marco incluyen patrullas marítimas trilaterales (aéreas y marítimas), la prestación de asistencia inmediata y el establecimiento de puntos focales nacionales para facilitar el intercambio oportuno de información e inteligencia, así como la coordinación en caso de emergencias y amenazas a la seguridad. El acuerdo ha logrado sus objetivos de reducir el número de incidentes de seguridad en los espacios marítimos de interés común. Malasia seguirá demostrando su firme compromiso y su adhesión al marco del acuerdo, y espera seguir trabajando junto con Filipinas e Indonesia en la aplicación del marco del acuerdo, incluidos sus procedimientos operativos estándar.

En sus esfuerzos por mejorar la protección marítima de la región, Malasia ha participado en diversos programas y actividades de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) relacionados con el mar. Malasia y el Japón copresidieron el taller del Foro Regional de la ASEAN sobre la cooperación internacional en materia de conocimiento del dominio marítimo, que se celebró en Tokio los días 7 y 8 de marzo de 2018. El taller contribuyó a profundizar la comprensión de los participantes sobre las medidas que permiten hacer frente a los desafíos de la protección marítima de manera eficaz a través de la mejora de las capacidades de conocimiento del dominio marítimo, con especial atención a la cooperación internacional. El taller brindó además la oportunidad de estudiar el modo de promover una red mundial de conocimiento del dominio marítimo y de utilizarla más eficazmente para apoyar las medidas de fomento de la confianza a través del marco del Foro Regional de la ASEAN.

Malasia cree además que la cooperación para fortalecer el conocimiento del dominio marítimo es importante para afrontar estos retos comunes. El país sigue fomentando y promoviendo la cooperación relacionada con la protección marítima y el conocimiento del dominio marítimo, incluso a través de diversos mecanismos dirigidos por la ASEAN, como la Cumbre de Asia Oriental, el Foro Regional de la ASEAN, el Foro Marítimo de la ASEAN y el Foro Marítimo ampliado de la ASEAN.

En la misma línea, Australia y Malasia copatrocinaron el seminario de protección marítima y derecho internacional de la Cumbre de Asia Oriental celebrada en Kuala Lumpur del 11 al 13 de febrero de 2019. El seminario tenía por objeto reforzar la cooperación entre los países participantes en la Cumbre mediante debates sobre las mejores prácticas en la aplicación y el cumplimiento de las obligaciones internacionales y regionales, el reconocimiento de las deficiencias en los marcos existentes y la mejora de la colaboración para responder a los retos de la política de protección marítima.

Malasia también reconoce que el establecimiento de un punto de contacto marítimo nacional único puede potencialmente actuar como conducto para mejorar la cooperación y la coordinación en materia de protección marítima a nivel nacional y regional. En 2018, Malasia copatrocinó, junto con los Estados Unidos y Australia, el segundo taller del Foro Regional de la ASEAN sobre puntos de contacto marítimos nacionales únicos, con el objetivo de seguir desarrollando el marco de puntos de contacto marítimos únicos para apoyar la cooperación en el conocimiento del dominio marítimo regional y coordinar la cooperación en materia de protección marítima. La idea de tener puntos de contacto únicos sirve de base para concebir un centro único que facilite la combinación de la información proveniente de los distintos organismos encargados de la aplicación de la ley.

En conclusión, Malasia cree firmemente que la cooperación regional e internacional es un elemento fundamental en nuestros esfuerzos por mejorar la protección marítima. Consideramos que tal cooperación no debe limitarse a los aspectos operativos, sino que debe incluir la creación de capacidades, la formación, los intercambios o la puesta en común de información y la transferencia de tecnología. En este sentido, Malasia espera trabajar con las delegaciones y está abierta a participar en alianzas o colaboraciones en las áreas respectivas.

**Anexo XXXIX****Declaración de la Misión Permanente de Marruecos ante las Naciones Unidas**

[Original: francés]

Permítame, en primer lugar, transmitirle mi más sincera felicitación y la de mi delegación por su presidencia del Consejo de Seguridad durante el mes de agosto. Puede contar con el pleno apoyo del Reino de Marruecos para el éxito de su mandato.

Celebro la presencia del Primer Ministro de la India, Narendra Modi.

Quisiera también extender mis felicitaciones a la Presidencia francesa del Consejo durante el mes de julio.

La protección marítima encarna un desafío cada vez más acuciante para la comunidad internacional. Los mares son un rico recurso común, y debemos combatir todo acto que pueda causarles daño. A pesar de que no existe una definición internacional de los términos “delincuencia marítima” o “protección marítima”, sigue siendo importante prestar especial atención a los actos ilegales cometidos en el ámbito marítimo o haciendo uso de él, en particular la piratería y el robo a mano armada en alta mar, la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada y el tráfico de drogas, armas y personas, así como los daños al medio marino.

El espacio marino es, por naturaleza, un espacio compartido en cuya protección el Estado desempeña un papel central. Sin embargo, los delitos en alta mar involucran a actores no estatales. Por lo tanto, es imperativo hacer frente a estos desafíos mediante un enfoque inclusivo, que requiere la contribución de los Estados ribereños, los Estados de abanderamiento, las empresas de transporte marítimo, las poblaciones locales y los agentes de la sociedad civil, ejerciendo un pleno respeto por el principio de soberanía e integridad territorial de los Estados.

Ante estas amenazas a la seguridad marítima, los Gobiernos y las organizaciones internacionales se han movilizado para desarrollar estrategias comunes de defensa. El objetivo de esas iniciativas es reforzar los sistemas de prevención y lucha contra la piratería.

Es necesario fortalecer la cooperación para aumentar la vigilancia en alta mar, contribuir a las bases de datos, garantizar la seguridad de los cargamentos y formar instructores de evaluación de la protección de los buques. Los Estados, la Oficina Marítima Internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Centro de Información sobre la Piratería, entre otros, deberían aunar esfuerzos para hacer frente a los desafíos de la protección marítima.

Diversas coaliciones trabajan para garantizar la seguridad de la navegación, entre ellas la Fuerza Combinada de Operaciones 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas, la operación Ocean Shield, la Fuerza Operativa contra la Piratería Marítima de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) y el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea (G7++). El papel de estas coaliciones es fundamental para combatir la piratería marina y mejorar la protección marítima.

El Reino de Marruecos, como punto de paso entre Europa y África Subsahariana y ubicado en el umbral del estrecho de Gibraltar, es una encrucijada estratégica para los flujos marítimos internacionales. El Reino, cuyo puerto Tánger Med es el mayor de África, concede gran importancia a la protección de las infraestructuras portuarias, sobre todo porque son vitales para su economía.

Además, el Reino tiene el litoral más largo de África (3.500 km), lo que lo obliga a tener en cuenta la protección marítima en todos sus aspectos. La costa atlántica de

Marruecos, situada en la prolongación de las zonas sensibles del golfo de Guinea, requiere una vigilancia especial.

Marruecos ha realizado numerosas inversiones estratégicas en el golfo de Guinea, en particular, la rehabilitación de la bahía de Cocody en Côte d'Ivoire y el proyecto de gasoducto con Nigeria, en el marco de una cooperación Sur-Sur activa y eficaz con los países africanos hermanos, que es prioridad de su política exterior. El éxito y la sostenibilidad de esos proyectos requieren un entorno marítimo protegido.

Consciente de lo que está en juego, Marruecos ha desarrollado una verdadera experiencia operativa en el ámbito de la protección marítima, en particular a través de la cooperación bilateral con varios países, así como con organizaciones internacionales y regionales como la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

Cabe señalar que Marruecos participa activamente en el Foro Mundial contra el Terrorismo, donde forma parte de una iniciativa sobre la prohibición de los viajes por mar de los terroristas. La cooperación marroquí con la OTAN concede gran importancia a la dimensión marítima. Marruecos también participa como observador en las reuniones del Grupo de Amigos del Golfo de Guinea, creado en 2013 con el objetivo de ayudar a implementar la arquitectura de Yaundé para la protección marítima en el golfo de Guinea.

Marruecos es también muy activo en el seno de las organizaciones internacionales y regionales a las que pertenece, en particular la Organización Marítima Internacional, la Oficina de Lucha contra el Terrorismo, INTERPOL, la Unión Africana y la Organización Mundial de Aduanas, que tienen programas en el ámbito de la protección marítima, en particular de la lucha contra la piratería y el tráfico por mar, la lucha contra la proliferación de armas por mar, la protección de las infraestructuras portuarias y la lucha contra el terrorismo.

Además de la cooperación internacional, es de enorme importancia la cooperación regional. La celebración de acuerdos y la adopción de tratados constituyen una base prometedora para la cooperación regional, en particular el Código de Conducta de Djibouti relativo a la Represión de la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti), la arquitectura de Yaundé y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África (Carta de Lomé). Estos instrumentos han permitido avanzar en la protección marítima regional, especialmente en África.

Recordemos también que el debate iniciado por las Naciones Unidas en el Consejo de Seguridad en 2012 sobre la seguridad y la estabilidad en África Occidental condujo a la adopción de la resolución [2039 \(2012\)](#), en la que se animaba a la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), a la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) y a la Comisión del Golfo de Guinea a elaborar una estrategia regional, con el apoyo de las Naciones Unidas y de otros asociados. Marruecos y Togo, entonces miembros no permanentes del Consejo de Seguridad y representantes de África, habían trabajado para llevar esa cuestión al Consejo.

Las actividades de Marruecos en el continente africano, bajo el tema de la alianza Sur-Sur, han construido y reforzado su posición, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible, el crecimiento y la emancipación de su continente de pertenencia. En este sentido, Marruecos fue pionero de dos iniciativas centradas en el espacio marítimo atlántico: la Zona Geográfica de Competencia de la Conferencia Ministerial de Cooperación Pesquera (COMHAFAT) y la Conferencia Ministerial de Estados Africanos Ribereños del Atlántico.

Por último, Marruecos seguirá reforzando sus conocimientos y cooperando con los distintos actores en materia de prevención, detección e interdicción de flujos ilícitos, seguridad y protección de las infraestructuras portuarias e intercambio de análisis sobre la situación de la protección marítima internacional y regional.

**Anexo XL****Declaración de la Misión Permanente de los Países Bajos ante las Naciones Unidas**

El Reino de los Países Bajos desea agradecer a la India la organización y presidencia del debate de hoy. Concedemos una gran importancia a la seguridad marítima y nos complace que figure en el orden del día. El Reino de los Países Bajos suscribe la declaración realizada en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea y desea subrayar algunos elementos nacionales en materia de protección marítima.

La protección marítima es de vital importancia para ayudar a mantener un orden basado en normas en el mar en apoyo de la conectividad y de una economía azul sostenible. Es un requisito previo para todos los tipos de actividades marítimas, y contribuye al bienestar económico y social de los ciudadanos de todo el mundo. También facilita la aplicación de medidas para salvaguardar el medio marino.

En primer lugar, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. Proporciona un marco para la gobernanza mundial de los océanos y los mares adecuado para satisfacer las necesidades de las generaciones actuales y futuras y para fortalecer la paz y la seguridad internacionales y las relaciones de amistad entre todas las naciones. El Reino de los Países Bajos hace un llamamiento a todos los Estados Miembros para que se adhieran a los principios de la Convención.

El Reino de los Países Bajos agradece la oportunidad de discutir las medidas que permitan desarrollar este marco, tal y como se menciona en la muy apreciada nota conceptual de la India. Es vital aplicar un enfoque global hacia la protección marítima para salvaguardar de forma sostenible nuestra prosperidad e interés común en materia de protección y seguridad y para contrarrestar las amenazas y los actos, tal y como se establece en el informe de 2008 titulado “Los océanos y el derecho del mar” del ex Secretario General de las Naciones Unidas Ban Ki-Moon. Solo podremos mejorar los niveles de protección marítima si adoptamos un enfoque global que también trate las causas profundas de la delincuencia marítima.

El Reino de los Países Bajos subraya que es necesario desarrollar una comprensión sólida y común de los riesgos que afectan a la protección marítima como uno de los principios fundamentales para reforzar el enfoque global. Consideramos que solo un análisis actualizado y fiable de esos riesgos puede conducir a una mitigación adecuada. Por ello, el Reino de los Países Bajos promueve un enfoque compartido de la protección marítima, centrado en el aumento de la interoperabilidad y la interconectividad; de lo civil a lo militar, y de lo gubernamental y no gubernamental a lo comercial. Creemos que las capacidades e instrumentos compartidos para la recopilación de datos, los análisis integrados y la difusión de información podrían ser un gran paso adelante para aumentar la seguridad marítima y mejorar nuestro conocimiento situacional marítimo compartido.

El Reino de los Países Bajos aplica, a través de la labor de varios ministerios, múltiples instrumentos para contribuir a un mayor nivel de protección marítima que apoye el comercio marítimo y la pesca, el medio ambiente y la biodiversidad, y a la aplicación y promoción del orden jurídico internacional en el mar. El objetivo es controlar las crisis y combatir la delincuencia grave, por ejemplo, luchando contra la piratería, el contrabando de drogas y armas y la trata de personas. Participamos en alianzas internacionales, como el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia, para intercambiar

información y experiencias, e incluimos activamente a nuestros asociados de la industria marítima del sector privado. El sector privado puede desempeñar su papel adhiriéndose a la protección internacional de buques e instalaciones portuarias y compartiendo información. Como Estado miembro de la Unión Europea, promovemos y apoyamos la estrategia de protección marítima de la Unión Europea, las misiones y operaciones marítimas dirigidas por la Unión Europea o por países de Europa (como Atalanta y la vigilancia marítima europea en el estrecho de Ormuz), y los esfuerzos para mejorar el conocimiento del dominio marítimo a través del proyecto de Rutas Marítimas Críticas del Océano Índico y el concepto de presencias marítimas coordinadas de la Unión Europea. Creemos que este último es un buen ejemplo de un mecanismo que permite aumentar la colaboración entre los Estados para mejorar colectivamente la protección marítima.

El Reino de los Países Bajos está dispuesto a participar en los debates sobre cómo seguir mejorando un enfoque global de la protección marítima. Valoraremos y agradeceremos enormemente la participación de todos los Estados Miembros.

**Anexo XLI****Declaración de la Misión Permanente del Pakistán ante las Naciones Unidas**

Los océanos constituyen una fuente de recursos de los que dependemos para nuestro desarrollo y supervivencia. El valor económico de los activos oceánicos ronda los 24 billones de dólares.

En el informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar se indica que el 80 % del comercio mundial se realiza por mar, que es el principal medio de comercio internacional y una fuerza motriz fundamental para cumplir la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. El comercio de bienes y servicios a través de los océanos se estima en 2,5 billones de dólares.

Por lo tanto, la mejora de la protección marítima es esencial para la paz y la seguridad internacionales, la interconectividad, la economía azul y el libre comercio.

La piratería y el robo a mano armada contra buques siguen representando una grave amenaza a la protección marítima mundial.

Los grupos delictivos transnacionales, como los del golfo de Adén, la costa de Somalia y el golfo de Guinea, están implicados en múltiples actividades ilegales, como el tráfico de drogas, el contrabando de armas, el tráfico ilícito de migrantes, la trata de personas, la piratería, el robo a mano armada y, en algunos casos, la actividad terrorista.

El vínculo entre la delincuencia organizada transnacional en el mar y la amenaza que constituye para la estabilidad, la seguridad y la economía tanto de los Estados ribereños como de los Estados sin litoral es visible y un motivo de profunda preocupación.

Para hacer frente a los retos que plantea este fenómeno a gran escala, es esencial que optemos por un marco reglamentario sólido y un enfoque amplio y coordinado en los planos nacional, regional e internacional.

La aprobación de las resoluciones [2383 \(2017\)](#) y [2442 \(2018\)](#) del Consejo contribuyó de manera notable a afrontar el problema de la delincuencia organizada transnacional en el mar, en particular frente a las costas de Somalia y las zonas costeras afectadas en el golfo de Guinea.

Esas resoluciones, junto con otros tratados multilaterales, encarnan algunas de las importantes medidas que debe adoptar la comunidad internacional para evitar y combatir los delitos marítimos y mantener la paz y la seguridad internacionales.

El Pakistán tiene un interés estratégico en la navegación pacífica y la protección de la región del Índico. Nuestros intereses provienen de nuestro litoral de más de 1.000 km de longitud, una zona económica exclusiva de unos 290.000 km<sup>2</sup>, el puerto de Karachi y el puerto de aguas profundas de Gwadar, de reciente construcción.

El Pakistán es un actor importante en el marco de protección del Índico, que incluye la lucha contra la piratería, así como la trata de personas y el tráfico de drogas.

Tenemos el orgullo de que la Armada del Pakistán siga manteniendo una sólida postura de seguridad a lo largo de la costa del Pakistán y en los mares de la región, con el fin de impedir que los elementos delictivos realicen actividades ilícitas en el ámbito marítimo.

La Armada del Pakistán siempre ha sido apreciada por sus esfuerzos para promover la paz y la seguridad. Entre otras cosas, ha participado activamente en las



Fuerzas Combinadas de Operaciones 150 y 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas en interés de la comunidad internacional y de la seguridad marítima regional.

Desde 2013, el Pakistán cuenta con un centro conjunto de coordinación de la información marítima, que reúne y comparte toda la información necesaria entre todas las partes interesadas nacionales para el conocimiento del dominio marítimo.

Nuestra Armada también ha prestado una valiosa ayuda en alta mar a los buques en peligro, inclusive en operaciones contra la piratería, y ha prestado asistencia humanitaria a los países de la región en varias ocasiones.

El puerto pakistaní de Gwadar ocupa un lugar estratégico con vistas al estrecho de Ormuz y al norte del mar Árabe.

Como parte del corredor económico China-Pakistán, el puerto sitúa al Pakistán en un punto de convergencia que une las vías marítimas activas con las repúblicas de Asia Central sin litoral para el envío de petróleo, carbón y productos agrícolas.

El desempeño del corredor económico China-Pakistán y del proyecto del puerto de Gwadar se vincula a la seguridad y protección del entorno marítimo en la región del Índico en general y del mar Árabe en particular.

Por lo tanto, para mi país es de suma importancia mantener abiertas las vías de comunicación marítima y proteger la costa del Pakistán, así como los puertos de Karachi, Qasim, Ormara y Gwadar.

Por ello, se ha creado una organización especial conocida como Fuerza de Tareas 88, a la que se ha encargado la seguridad marítima del puerto de Gwadar y la protección de las vías marítimas conexas contra las amenazas convencionales y no tradicionales.

El Índico representa una vía cada vez más importante para el comercio mundial. Recibe un tráfico marítimo internacional que incluye la mitad de la carga en contenedores del mundo, un tercio de la carga a granel y dos tercios de los cargamentos de petróleo.

Sin embargo, los problemas emergentes, que van desde la piratería y las controversias por las aguas territoriales hasta las presiones ambientales globales sobre los recursos costeros y marinos, plantean desafíos considerables a los responsables políticos.

El Índico ofrece un potencial prometedor para la cooperación y la colaboración mutuas. Pero la competencia geoestratégica y la búsqueda del dominio militar por parte de algunos Estados han puesto en grave peligro ese potencial.

En particular, las políticas beligerantes y agresivas de la India, impulsadas actualmente por una ideología hindutva extremista, suponen una amenaza inmediata y generalizada para la paz y la seguridad internacionales y regionales.

En cumplimiento de sus designios hegemónicos, la India ha nuclearizado el Índico y sigue introduciendo sistemas de armas y plataformas navales de lanzamiento de avanzada tecnología. A la luz de estos acontecimientos, el Pakistán seguirá adoptando todas las medidas que sean necesarias para mantener un espectro completo de disuasión y garantizar su seguridad nacional en tierra, aire y mar.

La comunidad internacional debe comprender que un conflicto militar en el sur de Asia podría poner en peligro la estabilidad de una región que es fundamental para el comercio mundial y la paz y la seguridad globales.

También nos preocupa la politización del derecho del mar y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por parte de algunos Estados Miembros en los últimos años. Cuando se trata de resolver pacíficamente las controversias marítimas, debemos respetar plenamente los esfuerzos realizados por los países afectados para resolverlas y salvaguardar así la paz y la estabilidad. Los países de fuera de la región deben respetar las negociaciones o los procesos que deseen utilizar las partes interesadas para resolver esas controversias.

El Pakistán reconoce la importancia de salvaguardar los océanos del mundo y el comercio internacional mediante una mayor protección marítima.

Estamos dispuestos a cooperar y colaborar con otras naciones amigas y asociados de la región y de todo el mundo para hacer realidad este objetivo en beneficio común de toda la humanidad.

## Anexo XLII

### **Declaración de la Misión Permanente de Filipinas ante las Naciones Unidas**

Como Estado archipelágico con más de 36.000 km de costa, Filipinas concede una importancia primordial a la protección marítima. Nuestra ubicación nos hace vulnerables a los desafíos de la protección marítima, incluidos los delitos transnacionales, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el aumento del nivel del mar.

#### **Lucha contra las actividades delictivas en los mares**

Estamos abocados a la eliminación de estas amenazas mediante el fortalecimiento de la cooperación en materia de protección marítima sobre una base bilateral, regional y multilateral. Nos centramos en la gestión y la seguridad de las fronteras para luchar contra los delitos transnacionales. La mejora de la coordinación y el intercambio de información es también crucial para negar a los delincuentes los corredores que necesitan para realizar sus nefastas actividades.

El año pasado, nos sumamos a Brunei, Indonesia, Malasia y la Organización Internacional de Policía Criminal en la operación Maharlika III, una serie de acciones simultáneas de aplicación de la ley y control fronterizo a lo largo de rutas conocidas de delincuentes y terroristas en Asia Sudoriental.

Este año hemos firmado el memorando de entendimiento sobre el Programa de las Naciones Unidas de Lucha contra los Viajes de Terroristas. El programa, centrado en la seguridad de las fronteras marítimas, reforzará nuestras capacidades para hacer frente a las amenazas a la protección en entornos aéreos y marítimos e intercambiar información y permitirá un contacto más estrecho con el sector privado, incluida la industria del transporte marítimo.

A nivel regional, copresidimos el segundo taller del Foro Regional de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) sobre protección aérea e intercambio de información, destacando la lucha contra los viajes de terroristas y la protección de la privacidad y los datos.

Seguimos aprovechando la tecnología para el conocimiento del dominio marítimo. Nuestro Centro Nacional de Vigilancia Costera utiliza un sistema de identificación automática, un sistema de seguimiento de buques, y tecnologías de servicios de tráfico marítimo. Pedimos que se pongan a nuestra disposición tecnologías y contramedidas por medio de la transferencia de tecnología y las actividades de creación de capacidad.

También apoyamos el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia.

#### **Protección marítima y medio marino**

El nexo entre la protección marítima y el estado del medio marino genera tensiones que pueden perjudicar al medio marino. Como hemos visto en la segunda Evaluación Mundial de los Océanos, las inestabilidades geopolíticas y las controversias regionales impiden la aplicación de los acuerdos mundiales y regionales para el uso sostenible de los océanos. Por lo tanto, instamos a que se cumpla de buena fe la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluidas sus disposiciones sobre la resolución pacífica de controversias.

**Defensa del estado de derecho en los océanos del mundo**

La cooperación en materia de protección marítima se basa en la defensa del estado de derecho en los océanos. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sigue siendo el marco central básico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y en los mares. En su carácter de “constitución de los océanos”, y por su asignación de los derechos que tienen los Estados sobre los espacios marítimos, la Convención afirma el estado de derecho en el espacio marítimo.

Es necesario que se implementen sus disposiciones con respecto a los requisitos de aplicación y jurisdicción de los Estados, así como respecto al tratamiento de las actividades ilegales en el entorno marítimo.

**Protección marítima en la región**

Filipinas aspira a que el mar de China Meridional siga siendo un mar de paz, seguridad, estabilidad y prosperidad. Las controversias deben resolverse de forma pacífica, de acuerdo con el derecho internacional y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y a la luz del reciente laudo arbitral de 2016, que no señaló a nadie y que se redactó con cuidado suficiente para utilizarse como herramienta de disputa y ser útil para aclarar las cuestiones marítimas. Acogemos con satisfacción el creciente número de expresiones de apoyo y afirmación del laudo como derecho internacional definitivo y vinculante.

El creciente número de incidentes en el mar de China Meridional, en medio de la pandemia, subraya la urgencia de contar con un código de conducta. La semana pasada, en la Conferencia Posministerial ASEAN-China, trasladamos la coordinación de las negociaciones sobre el código de conducta a Myanmar. Filipinas se enorgullece modestamente de los avances que ha logrado con el código de conducta durante la pandemia. Seguimos respaldando la reanudación gradual de las negociaciones. Todos los Estados deben actuar con moderación y abstenerse de realizar actividades desestabilizadoras, ya que desalientan el establecimiento de un entorno propicio para la pronta conclusión de un código de conducta eficaz y sustantivo.

Por último, afirmo el compromiso inquebrantable de Filipinas de cumplir con sus obligaciones en virtud de la Carta de las Naciones Unidas, ampliadas por la Declaración de Manila sobre el Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales de 1982.

## Anexo XLIII

### **Declaración de la Misión Permanente de Polonia ante las Naciones Unidas**

Las amenazas marítimas existentes y emergentes para la paz y la seguridad internacionales son problemas que tenemos en común. La piratería, el tráfico ilícito de drogas y el terrorismo están presentes en todo el mundo. Ninguna región del planeta está a salvo y libre de ellos. También existen cerca de nosotros: el Secretario General, António Guterres, señaló a la piratería como una de las diversas amenazas a la paz y la seguridad a las que se enfrenta la región del Mediterráneo en 2017.

Estos problemas tan comunes y complejos no tienen respuestas rápidas y fáciles. Sin embargo, estamos convencidos de que la defensa del derecho internacional, uno de los temas prioritarios para Polonia durante su pertenencia al Consejo de Seguridad en el período 2018-2019, es una respuesta posible.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye un acuerdo internacional fundamental en materia marítima. Los nuevos retos para la protección marítima deben afrontarse utilizando los recursos jurídicos previstos en la Convención, así como en otros instrumentos jurídicos adoptados bajo los auspicios de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes.

Las normas convenidas internacionalmente deben aplicarse a nivel nacional. El respeto del derecho internacional, reflejado en la aplicación efectiva a través de la legislación y las prácticas nacionales, es la clave para luchar eficazmente contra las amenazas a la paz y la seguridad internacionales, como los actos hostiles, ilegales y peligrosos en el ámbito marítimo. La intensificación de los esfuerzos administrativos frente a las costas de los Estados ribereños es de crucial importancia para combatir los delitos marítimos.

El respeto del derecho internacional y la mejora de la cooperación a nivel internacional pueden contribuir a promover la resolución pacífica de las controversias, incluidas las relacionadas con los asuntos marítimos. Las tensiones y los conflictos del mundo contemporáneo están creando una división aún más profunda en el ámbito internacional. Sin embargo, los órganos judiciales internacionales, como la Corte Internacional de Justicia o el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, han contribuido a concluir con éxito numerosas controversias marítimas.

Polonia reconoce la necesidad de reforzar la cooperación multilateral en relación con las amenazas marítimas no tradicionales, especialmente en lo que respecta a la lucha contra el tráfico de personas, armas y drogas. Por ello, desde 2014, el país participa en las operaciones Sophia e IRINI de la Unión Europea, cuyo principal objetivo es desbaratar el modelo de negocio del tráfico de seres humanos en el Mediterráneo.

Polonia está convencida de que las actividades hostiles de los actores no estatales y estatales en el mar, incluido el bloqueo ilegal de las rutas marítimas y las violaciones de las aguas territoriales, requieren una acción multilateral decidida. En este sentido, destacamos que la seguridad marítima depende sobre todo de los métodos que se adopten para tratar las causas profundas de las amenazas emergentes, lo que debería ser el objetivo de todas las medidas que se adopten.

**Anexo XLIV****Declaración de la Misión Permanente de Portugal ante las Naciones Unidas**

Portugal se suma a la declaración presentada por la Unión Europea y desea añadir las siguientes observaciones.

Los problemas del espacio oceánico están estrechamente relacionados entre sí y deben examinarse en conjunto a través de un enfoque integrado, interdisciplinario e intersectorial. Por ello, la protección marítima depende de la existencia de un orden multilateral eficaz basado en normas y regido por el derecho internacional.

En este sentido, subrayamos el papel fundamental de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares.

Además, la cooperación internacional en los planos mundial, regional, subregional y bilateral es clave para combatir las amenazas a la protección marítima, de acuerdo con los principios consagrados en la Carta de las Naciones Unidas y la Convención.

Combatir la falta de protección marítima es un ejercicio complejo. La magnitud del espacio marítimo, las conexiones estructurales con las cuestiones de desarrollo a las que se enfrentan las comunidades en tierra, las capacidades de supervisión y aplicación insuficientes y los continuos esfuerzos por adoptar y aplicar marcos jurídicos para enjuiciar a los perpetradores son algunos de los factores que contribuyen a la complejidad de este fenómeno y a las dificultades que enfrentan quienes se dedican a mitigarlo.

Las comunidades costeras soportan la mayor parte de las repercusiones nefastas de la falta de protección marítima. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, las redes de delincuencia organizada y las amenazas a los recursos naturales, como la contaminación marina, afectan a los medios de vida de millones de personas, por lo que es fundamental adoptar una respuesta holística que aborde las causas fundamentales de la falta de protección.

Un ejemplo de ello es el golfo de Guinea, que se ha convertido en el lugar del mundo con mayor número de incidentes de falta de protección marítima y ha revelado la rapidez con la que cambia esta amenaza. En zonas que anteriormente eran de bajo riesgo, el número de ataques va en aumento.

Portugal se ha comprometido a apoyar la arquitectura de Yaundé. A través de nuestra iniciativa “Mar Aberto” (Mar abierto) y nuestra cooperación bilateral con países asociados en materia de defensa, nos hemos esforzado por contribuir a los recursos de creación de capacidad y patrullaje en países como Angola, Cabo Verde, Guinea-Bissau y Santo Tomé y Príncipe.

Con este mismo espíritu, Portugal ha puesto en marcha recientemente, mediante el apoyo de 17 países signatarios, el Centro Atlántico, un centro de excelencia que esperamos que sirva de activo a la comunidad internacional para promover el marco de seguridad en todo el Atlántico mediante el diálogo, la creación de capacidad y la producción de conocimientos. La cuestión de la protección marítima forma parte esencial de las actividades del Centro, que ofrece múltiples oportunidades de capacitación al respecto.

La eficacia de los marcos jurídico, legislativo y operacional es otra dimensión importante a la que Portugal desea contribuir, y otra prioridad clave debe seguir siendo mejorar la coordinación. El pasado enero, bajo la presidencia portuguesa del

Consejo de la Unión Europea, la Unión Europea aprobó su proyecto piloto de presencias marítimas coordinadas centrado en el golfo de Guinea, que ya está en marcha, en el que han venido participando dos buques de la iniciativa portuguesa “Mar Aberto”.

Con miras a fomentar una colaboración más estrecha en el plano político con los países más afectados, Portugal ha nombrado un Representante Especial para la Protección Marítima en el Golfo de Guinea. Durante nuestra presidencia del Consejo de la Unión Europea, el Ministerio de Defensa portugués organizó una reunión oficiosa de Ministros de Defensa de la Unión Europea y líderes de organizaciones regionales de África con mandato en el ámbito de la defensa, en la que la protección marítima se reconoció como prioridad para ambas regiones.

Portugal ha participado activamente en el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, que consideramos el principal espacio para un diálogo estrecho entre la comunidad internacional y los agentes regionales que complementa la arquitectura de Yaundé. En ese contexto, nos complace el reciente establecimiento del foro de coordinación marítima del golfo de Guinea, cuya labor puede contribuir notablemente a dar una respuesta holística a la falta de protección marítima, ya que se centra en reforzar la cooperación entre las armadas, los agentes vinculados al transporte marítimo internacional y otras partes interesadas relevantes de la región en el ámbito marítimo.

**Anexo XLV****Declaración del Representante Permanente de la República de Corea ante las Naciones Unidas, Cho Hyun**

En la comunidad internacional vienen produciéndose numerosas amenazas a la protección marítima, entre ellas la piratería; el tráfico de estupefacientes, armas y personas; la proliferación de las armas de destrucción masiva y sus sistemas vectores; los actos terroristas; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; y el deterioro del medio marino. Los preocupantes hechos que están ocurriendo en el mar no pueden ser resueltos por un solo país, sino que requieren una cooperación internacional amplia a fin de mejorar la seguridad y protección marítimas de forma integrada.

La seguridad y protección marítimas son fundamentales para la República de Corea, ya que nuestro país ocupa el cuarto lugar del mundo en cuanto a capacidad de transporte de carga: el 99 % de las importaciones y exportaciones se transportan en barco. Por tanto, reiteramos nuestro compromiso de mantener la paz y la seguridad, el comercio legítimo sin obstáculos y el respeto del derecho internacional, incluida la libertad de navegación y sobrevuelo. Estamos dispuestos a trabajar con la comunidad internacional para salvaguardar un orden marítimo basado en el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y oponernos a toda actividad que socave, desestabilice o amenace el orden internacional basado en normas.

Uno de los principales desafíos que menoscaban la protección marítima es la piratería, que impide la navegación libre y segura y amenaza la vida de la gente de mar. La República de Corea viene prestando gran atención a los numerosos ataques de piratas que se han cometido recientemente en distintas regiones, como el golfo de Guinea.

La República de Corea apoya firmemente las iniciativas para solucionar esta cuestión a través de los mecanismos pertinentes de cooperación internacional. El Consejo de Seguridad ha aprobado varias resoluciones, entre ellas las resoluciones [2018 \(2011\)](#) y [2039 \(2012\)](#) para combatir la piratería en el golfo de Guinea y la resolución [1816 \(2008\)](#) para combatir la piratería somalí. Hemos participado activamente en el Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea y en las deliberaciones pertinentes de la Comisión de Consolidación de la Paz. La República de Corea también ha participado en el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia establecido en respuesta a la resolución [1851 \(2008\)](#) del Consejo de Seguridad.

Con respecto a la cuestión de la no proliferación, es fundamental aplicar las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Reprimir y desbaratar las actividades marinas ilegales, incluida la evasión de sanciones marítimas, requiere una cooperación y coordinación estrechas entre los Estados y las organizaciones internacionales.

Además, es preciso señalar la contaminación marina y la degradación del ecosistema marino, que pueden tener efectos negativos en la protección marítima. Si en la comunidad internacional hay preocupaciones en torno a la protección y la conservación del medio marino, todas las partes interesadas deben celebrar consultas de forma activa, compartir información oportunamente y esforzarse al máximo por abordar esas preocupaciones.

A fin de afrontar todas las amenazas a la protección marítima y establecer un orden marítimo seguro y protegido, es fundamental dar a conocer estas amenazas, aumentar las consultas y el intercambio de información entre todas las partes interesadas y fomentar la capacidad en materia de aplicación de la ley. La República de Corea redoblará sus esfuerzos para mejorar la protección marítima y cooperará con la comunidad internacional en este sentido.



**Anexo XLVI****Declaración de la Encargada de Negocios Interina de la Misión Permanente de Rumania ante las Naciones Unidas, Ileana Dinculescu**

Rumania se suma a la declaración presentada por la delegación de la Unión Europea en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros.

El ejercicio sin trabas de la libertad de navegación es una condición *sine qua non* para el funcionamiento normal del comercio internacional y la estabilidad de la economía mundial. Mantener la seguridad en los mares y garantizar que los buques mercantes puedan circular y operar con libertad y seguridad, de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sin ser atacados o amenazados, son imperativos fundamentales. La seguridad del medio marino y la protección de las vías de comunicación marítimas, en particular las rutas clave usadas para la navegación marítima, revisten interés para todos los Estados, y para alcanzar estos objetivos es indispensable el respeto del derecho internacional.

El ataque con drones de que fue objeto el buque mercante Mercer Street, que llevaba a cabo actividades de navegación pacíficas frente a la costa de Omán, de plena conformidad con el derecho internacional y usando una vía de navegación claramente establecida, constituye una infracción manifiesta de las normas pertinentes del derecho internacional.

Esta acción deliberada y totalmente injustificada, que causó la muerte de una persona de nacionalidad rumana y otra de nacionalidad británica, infringe gravemente las normas consagradas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular las relativas a la libertad de navegación, uno de los componentes más antiguos y reconocidos del régimen jurídico del mar.

La comunidad internacional debe actuar con urgencia para que los actos como el ataque mortal contra el buque Mercer Street cesen de inmediato y se garantice la seguridad y la protección de la navegación comercial.

Exhortamos a todos los Estados a defender la libertad de navegación como uno de los derechos más legítimos consagrados en el derecho del mar.

## Anexo XLVII

### **Declaración de la Misión Permanente de Singapur ante las Naciones Unidas**

Singapur agradece a Narendra Modi, Primer Ministro de la India, por presidir este oportuno debate sobre la protección marítima, tema fundamental para Singapur, como nación marítima. Este país se encuentra en la confluencia de varias rutas mundiales de transporte marítimo fundamentales. Hasta un tercio del comercio mundial pasa por los estrechos de Malaca y Singapur, y Singapur cuenta con el segundo mayor puerto de contenedores del mundo. La piratería y los ataques contra buques comerciales, como el reciente ataque letal contra el buque mercante Mercer Street, amenazan gravemente la libertad de navegación y perturban el comercio, lo que no solo daña a los Estados litorales sino a toda la economía mundial, así como a la gente de mar que contribuye de modo fundamental a que las cadenas de suministro sigan en marcha. Condenamos todos los ataques contra la navegación comercial. Es indispensable que las vías de comunicación marítimas se mantengan abiertas y la navegación en ellas siga siendo segura y libre, de conformidad con el derecho internacional.

El mantenimiento de la paz y la seguridad en los océanos y los mares requiere el cumplimiento del derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Como ha reiterado sistemáticamente la Asamblea General, la Convención enuncia el marco jurídico dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares y tiene importancia estratégica como base para la acción y la cooperación en los ámbitos nacional, regional y mundial en el sector marino, por lo que debe mantenerse su integridad. Es clave para abordar los desafíos nuevos o ya existentes en los océanos y los mares, incluidos los relativos a la protección marítima.

Dada la naturaleza transfronteriza de las amenazas a la protección marítima, los Estados deben colaborar unos con otros, así como con otras partes interesadas pertinentes, incluida la industria, para mejorar la protección marítima dentro del marco jurídico establecido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de acuerdo con sus obligaciones en virtud del derecho internacional. También es de vital importancia el trabajo de los órganos internacionales, como el Consejo de Seguridad y la Organización Marítima Internacional (OMI), que han apoyado y siguen apoyando una respuesta multilateral basada en normas a las cuestiones de protección marítima.

Dentro de nuestra región, Singapur colabora con Indonesia, Malasia y Tailandia, a través de la Patrulla de los Estrechos de Malaca, para garantizar la seguridad de los estrechos de Malaca y Singapur. A Singapur también le complace poder acoger el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia. Este Acuerdo constituye la primera iniciativa regional entre Gobiernos para promover y mejorar la cooperación a fin de combatir la piratería y los robos a mano armada contra buques en Asia; actualmente tiene 21 partes contratantes, incluidos Estados no pertenecientes a Asia, y la OMI lo ha respaldado como modelo de cooperación regional eficaz. A través del Acuerdo se difunde información oportuna y exacta sobre incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, se llevan a cabo análisis detallados de incidentes y tendencias y se fomentan acuerdos de creación de capacidad y de cooperación. Más allá de esta zona, Singapur ha contribuido activamente a la Fuerza Combinada de Operaciones 151, en el marco de las actividades internacionales de lucha contra la piratería en el golfo de Adén.

En este momento en que Singapur asume la coordinación de las relaciones de diálogo entre la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y la India, esperamos colaborar con este país para fomentar el diálogo y reforzar la cooperación en materia de protección marítima, entre otras cosas explorando la colaboración en las esferas pertinentes con arreglo a la Visión de la ASEAN sobre la Zona del Océano Índico y el Océano Pacífico. Seguiremos trabajando con amigos y asociados de nuestra región y fuera de esta para mejorar colectivamente la protección marítima en beneficio de la comunidad internacional.

**Anexo XLVIII****Declaración de la Misión Permanente de Turquía ante las Naciones Unidas**

Turquía, país situado en la encrucijada entre Asia y Europa, está rodeada por el mar Negro, el mar Egeo y el mar Mediterráneo, y tiene más de 8.400 km de litoral. Casi el 90 % del volumen de comercio exterior del país se transporta por mar.

Debido a esta posición privilegiada, Turquía tiene un gran interés en participar en los debates internacionales sobre el transporte y la navegación marítimos, y en particular sobre la seguridad y protección marítimas, y contribuir a ellos.

Nos preocupan las continuas amenazas a la seguridad y protección marítimas, especialmente la piratería, el robo a mano armada en el mar, la delincuencia organizada transnacional y las actividades terroristas. Para contribuir activamente a combatir estas amenazas, Turquía se ha adherido a varios instrumentos, como el Protocolo de 2005 relativo al Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo de 2005 relativo al Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, por no mencionar su papel como miembro fundador de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Además, como Estado rector de puertos, Turquía ha venido aplicando satisfactoriamente el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. También contribuimos a los esfuerzos y las iniciativas multilaterales en la esfera de la protección marítima mediante operaciones de vigilancia adicionales de la Armada y la Comandancia de la Guardia Costera turcas.

Compartimos la opinión de que debe adoptarse un enfoque amplio de la protección marítima a fin de combatir las amenazas actuales y nuevas en el mar, y nos complacen los esfuerzos del Consejo de Seguridad para lograrlo.

Turquía quisiera destacar los siguientes aspectos, que deben tenerse en cuenta para responder eficazmente a las amenazas actuales y emergentes para la protección marítima.

- En primer lugar, a fin de combatir eficazmente las causas de la delincuencia y la falta de protección marítimas y mejorar la coordinación, es fundamental la cooperación entre los países y las organizaciones internacionales y regionales. Además, deben darse incentivos a los países en que se origina la piratería en determinadas regiones para solucionar la cuestión de la delincuencia marítima de una vez por todas. Por ejemplo, el buque mercante liberiano Mozart, fletado por Turquía, fue objeto de un ataque en enero de 2021 cuando navegaba por el golfo. En este deplorable acto de piratería murió un marinero y más de una docena de marineros turcos fueron secuestrados. Estos delitos marítimos y la inseguridad que causan se han convertido en un problema muy profundo para la libertad de navegación. Por ello, entre las medidas a tener en cuenta podrían estar el intercambio de información y la mejora de la coordinación dentro de la comunidad internacional, que aumentarían la capacidad y los conocimientos prácticos de los países de la región.
- En segundo lugar, con miras a aumentar la capacidad de evaluación de las amenazas y mejorar las políticas de prevención del delito y análisis de los conflictos, creemos que la OMI podría servir como centro para el intercambio inmediato de información entre los Estados Miembros, y podría publicar informes mensuales y anuales sobre las amenazas marítimas que podrían surgir o han surgido. Podrían promoverse los estudios académicos proporcionando

ayuda financiera y organizando talleres, y podría aumentarse la capacidad de los países de origen de la piratería o los delitos marítimos para combatirlos educando a las unidades navales de esos países.

- En tercer lugar, la coordinación operacional puede contribuir de forma considerable a solucionar cuestiones de protección marítima en distintos planos. Por ejemplo, los Estados Miembros podrían celebrar reuniones periódicas para abordar los posibles desafíos para la protección marítima en el marco de la OMI a través de reuniones virtuales, a las que podrían asistir representantes de los Estados, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. Mediante la publicación de informes breves al final de estas reuniones, podría informarse a la gente de mar interesada sobre los lugares en que podrían ocurrir actos de piratería.
- En cuarto lugar, no puede pasarse por alto la función del sector privado en la lucha contra las amenazas actuales y emergentes en el mar. Los agentes del sector privado podrían transmitir al Estado litoral toda la información pertinente sobre una posible amenaza para la protección marítima. Además, los capitanes u otros marineros podrían informar a un único centro que podría establecerse para vigilar los desafíos para la protección marítima, con lo que se ampliaría la red de intercambio de información a través de los buques comerciales. Podría informarse a todas las autoridades competentes sobre las necesidades de los buques comerciales del sector privado a fin de que los países pudieran tomar las medidas oportunas para solucionar estos problemas.
- Por último, pero no menos importante, Turquía considera que el principal instrumento en el ámbito de la solución pacífica de las controversias marítimas deberían ser las negociaciones pacíficas entre los países. Al examinar las controversias marítimas no solo debe tenerse en cuenta el derecho codificado, sino también el derecho internacional consuetudinario. La mayoría de las cuestiones marítimas que se producen en todo el mundo son *sui generis* y requieren que se preste atención a sus particularidades.

Como siempre, Turquía está firmemente decidida a aumentar la seguridad y la protección marítimas en su región y a nivel mundial. Seguiremos prestando apoyo y contribuyendo a las iniciativas y los esfuerzos internacionales para lograrlo.

**Anexo XLIX****Declaración de la Misión Permanente de Ucrania ante las Naciones Unidas**

Reconocemos la importancia fundamental de preservar la paz, la seguridad y la estabilidad en el mar en beneficio de la comunidad internacional. En este sentido, Ucrania está decidida a contribuir al fortalecimiento de la cooperación internacional y a la elaboración de medidas eficaces para responder a los desafíos de la protección marítima.

A Ucrania le preocupan gravemente la delincuencia organizada transnacional, la piratería marítima, la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes en el mar, que representan una amenaza a la seguridad y la estabilidad mundiales y regionales.

Ucrania reconoce que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se enuncia el marco jurídico general dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. Al establecer un orden jurídico para los mares y los océanos, la Convención sigue contribuyendo a la paz y la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todos los países, protegiendo y preservando el medio marino y garantizando el uso sostenible de los océanos y los recursos marinos. La Convención exige que los Estados partes resuelvan sus controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención por medios pacíficos. De conformidad con el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas y el artículo 279 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Ucrania se ha esforzado por resolver de manera pacífica su controversia con la Federación de Rusia.

Quisiéramos recordar que, desde principios de 2014, Rusia ha cometido numerosas violaciones manifiestas de los derechos de Ucrania en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otras normas y principios pertinentes del derecho internacional; ha impedido ilegalmente que Ucrania ejerza sus derechos marítimos en el mar Negro, el mar de Azov y el estrecho de Kerch; ha explotado los recursos soberanos de Ucrania en esas aguas para sus propios fines; y ha usurpado el derecho de Ucrania a regular sus propios espacios marítimos en esas aguas.

En abril de 2021, Rusia anunció que, hasta octubre de 2021, parte del mar Negro en dirección al estrecho de Kerch quedaría cerrado a los buques de guerra y los buques estatales extranjeros, bajo el pretexto de llevar a cabo actividades de adiestramiento militar. Además, el Presidente de la Federación de Rusia ha firmado recientemente una ley que otorga a la Guardia Nacional rusa el derecho a bloquear territorios y aguas adyacentes a varios bienes de infraestructura.

Estos actos constituyen una violación manifiesta de uno de los principios básicos de la constitución de los mares: la libertad de navegación y de paso pacífico.

Rusia se comporta de forma ilegal en el mar, no solo bloqueando e interfiriendo la navegación de los buques comerciales en dirección a los puertos ucranianos y procedentes de ellos, sino también impidiendo que los buques de guerra de diferentes pabellones, incluidos los de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad, lleven a cabo sus actividades pacíficas.

Con su conducta, Rusia hace caso omiso, de forma grave, de los derechos de Ucrania como Estado costero, lo que constituye una violación manifiesta de la libertad de navegación, garantizada por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Según esta, Rusia no debe obstaculizar ni interferir el paso en tránsito por el estrecho internacional hacia los puertos del mar de Azov.

En el contexto del aumento de su presencia militar a lo largo de la frontera estatal de Ucrania, Rusia está reforzando sus capacidades militares en la región del mar de Azov y el mar Negro, concretamente incrementando el número de buques navales, incluidos buques capaces de transportar armas nucleares.

El comportamiento de Rusia indica claramente que no está dispuesta a poner fin a sus acciones agresivas, que amenazan tanto la seguridad nacional de Ucrania como la seguridad y estabilidad de Europa Sudoriental. A ese respecto, cabe subrayar la necesidad urgente de una respuesta internacional consolidada para garantizar el cumplimiento por Rusia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otras normas del derecho internacional.

Rusia debe poner fin a sus actos de agresión contra Ucrania, restablecer el respeto a la soberanía y la integridad territorial de este país dentro de sus fronteras reconocidas internacionalmente, así como a sus derechos en sus propias aguas, poner fin y renunciar a sus actividades y decisiones ilegales, en particular sobre el cierre de determinadas zonas acuáticas del mar Negro, y pagar la indemnización correspondiente, entre otras reparaciones.

**Anexo L****Declaración de la Misión Permanente de los Emiratos Árabes Unidos ante las Naciones Unidas**

[Original: árabe]

La protección marítima mundial y regional se ve afectada por diversos problemas tradicionales y no tradicionales, entre ellos la piratería, el robo a mano armada, el terrorismo y los actos de delincuencia organizada transnacional contra los buques en el mar, como la trata de personas, el tráfico de armas y otros delitos vinculados a los mares y el sector pesquero. El deterioro de las condiciones en el océano y los efectos del cambio climático son las preocupaciones de seguridad fundamentales, dado que los medios de vida de más de 3.000 millones de personas dependen de los mares y los océanos. Por ello, la respuesta de la comunidad internacional debe tener coherencia interna y ajustarse al derecho internacional.

No hay duda de que la navegación es la piedra angular de la economía mundial y uno de los principales factores que contribuyen a la estabilidad y la prosperidad de un país. Todos los países, litorales o sin litoral, dependen de la navegación para obtener sus alimentos, medicamentos, vacunas y otros bienes y servicios. La seguridad marítima es fundamental para la navegación, así como para los suministros mundiales de energía y el desarrollo sostenible. Esta cuestión es especialmente pertinente para nuestra región, ya que casi un tercio de los recursos energéticos del mundo se transportan en barco a través del estrecho de Ormuz. Por ello, a todos nos interesa colaborar para luchar contra las amenazas que puedan afectar a la seguridad de las rutas de navegación en que se sustenta la economía mundial y poner en peligro la seguridad mundial. Recientemente se ha producido una disrupción de las cadenas de suministro en el mar debido a la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), lo que ha tenido graves repercusiones económicas a nivel internacional.

Los Emiratos Árabes Unidos ponen todo su empeño en garantizar la protección marítima, incluida la navegación comercial. Por ello, nos preocupa gravemente el aumento pronunciado del número de ataques y amenazas contra buques comerciales en la región, incluidos los ataques recientes frente a nuestras costas y las costas de Omán, cuyas repercusiones van mucho más allá de las fronteras de nuestra región, por no hablar de cómo afectan a la libertad de navegación y a la frágil recuperación económica tras la pandemia de COVID-19. Es preciso poner fin de inmediato a estos ataques y permitir a los buques navegar libremente de acuerdo con el derecho internacional. Los Emiratos Árabes Unidos trabajarán en estrecha coordinación con sus asociados para velar por la seguridad y la protección de la navegación marítima en nuestra región.

La protección marítima y la sostenibilidad ambiental son dos caras de la misma moneda. Es necesario prestar la debida atención a las amenazas que representa para la protección marítima y el medio marino el petrolero Safer, anclado frente a la costa del Yemen. Debido a la corrosión y la falta de mantenimiento, este petrolero, que flota abandonado desde 2015, podría estallar y verter más de un millón de barriles de petróleo al mar Rojo. A este respecto, mi país se complace de los esfuerzos de las Naciones Unidas para mitigar los riesgos asociados al petrolero. Instamos a las Naciones Unidas a que envíen una misión para evaluar la condición del buque con miras a adoptar otras medidas.

Los Emiratos Árabes Unidos formulan las siguientes recomendaciones para favorecer la protección marítima:

En primer lugar, el Consejo de Seguridad debe colaborar con la Organización Marítima Internacional para encontrar modos de reforzar la coordinación, la



cooperación y la acción conjunta entre los Estados, especialmente los que se encuentran junto a vías marítimas o las utilizan, y otras organizaciones pertinentes. Es preciso reforzar los mecanismos de cooperación, llevar a cabo una mejor protección y prevenir y desalentar los ataques en los corredores estratégicos de transporte marítimo a fin de preservar su seguridad y mantenerlos abiertos a la navegación internacional.

En segundo lugar, instamos a los Estados Miembros a que apoyen la libertad de navegación como uno de los principios fundamentales del derecho internacional. En las zonas de gran tensión y polarización, los riesgos son mayores. Asimismo, alentamos a todos los actores a que se comprometan a fomentar la confianza abriendo vías de comunicación en el mar para evitar los errores de cálculo y fomentar la moderación.

En tercer lugar, recomendamos que los riesgos del cambio climático para la protección marítima se traten en más informes del Secretario General, a fin de ayudar al Consejo a predecirlos y tomar medidas. Se prevé que las repercusiones acumuladas del cambio climático y la degradación del medio oceánico conlleven más delincuencia en los mares. La inestabilidad causada por el cambio climático también contribuirá a la inseguridad alimentaria, la competencia por los recursos y la disrupción de los recursos oceánicos vinculados a los medios de vida. La elevación del nivel del mar a causa del cambio climático representa una grave amenaza para muchas islas y zonas costeras y podría causar una gran inestabilidad.

Por último, los Emiratos Árabes Unidos reafirman su compromiso de apoyar las iniciativas regionales e internacionales para combatir las amenazas a la navegación marítima, el medio marino y el comercio mundial.

**Anexo LI****Declaración del Representante Permanente del Yemen ante las Naciones Unidas, Abdullah Al-Saadi**

La cooperación internacional para mantener la protección marítima es más necesaria que nunca, especialmente tras la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19).

Difundir el conocimiento situacional marítimo, compartiendo al mismo tiempo información, datos y recursos, debería facilitar los esfuerzos de las comunidades internacionales orientados a establecer un marco internacional para la protección marítima. En particular, los interesados deben colaborar para aplicar instrumentos internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a fin de abordar los desafíos emergentes en materia de protección marítima.

En el Yemen, un país con cerca de 2.500 km de costa situado en uno de los pasos marítimos más importantes del mundo, el estrecho de Bab el-Mandeb, nunca ha habido tantas amenazas y desafíos con respecto a la protección marítima. Sin embargo, el Gobierno del país, con el apoyo de la comunidad internacional, incluida la Coalición para Apoyar la Legitimidad en el Yemen, no está escatimando esfuerzos para hacer frente a los desafíos ambientales y de seguridad en el mar Rojo y el golfo de Adén.

Tras el golpe de estado perpetrado por las milicias huzíes en 2014, el Gobierno tuvo que reconstruir sus fuerzas de guardia costera y formar a su personal y dotarlo de los recursos necesarios para combatir la piratería, el contrabando y los ataques contra buques y barcos civiles. Sin embargo, se necesita más apoyo internacional para hacer frente a las amenazas cada vez mayores que representan las milicias huzíes en el sur del mar Rojo y el estrecho de Bab el-Mandeb.

Varias organizaciones y órganos internacionales, entre ellos el Grupo de Expertos sobre el Yemen del Consejo de Seguridad, han documentado las amenazas, los ataques y el uso de minas marinas por parte de los huzíes, que solo en 2020 perpetraron más de 20 incidentes como acercamientos sospechosos y ataques contra buques civiles. En estos ataques, los huzíes usaron artefactos explosivos improvisados flotantes, esquifes y lanchas rápidas. Según se sabe, estas tecnologías son las mismas que usa el régimen iraní, lo que constituye una prueba clara de su patrocinio y participación en actos que amenazan la estabilidad, la paz y la seguridad del Yemen, la región y el resto del mundo.

Otra muestra de la amenaza que representan el Irán y los huzíes para la protección marítima es el incumplimiento y la violación por el Irán del embargo de armas selectivo impuesto al Yemen, que figura en la resolución [2216 \(2015\)](#) del Consejo de Seguridad. También se ha concluido que los contrabandistas están usando las aguas internacionales para transferir de buque a buque las armas que utilizan las milicias huzíes para prolongar la guerra y atacar a civiles y a bienes de carácter civil dentro del Yemen y a través de sus fronteras.

Además, el hecho de que las milicias huzíes impidan al equipo técnico de las Naciones Unidas inspeccionar y reparar el petrolero FSO Safer, pese a que las advertencias que llevan realizándose desde hace años sobre la posibilidad de una catástrofe ambiental, representa un gran peligro para el medio marino del mar Rojo. Estas acciones se reconocen en el informe de las Naciones Unidas de 2008 sobre los océanos y el derecho del mar como amenazas a la vida y la seguridad humanas tanto en el mar como en tierra.

Por último, permítanme aprovechar este foro para hacer hincapié de nuevo en la necesidad de un esfuerzo internacional para superar los retos que afronta la protección marítima en todo el mundo, y en particular en el Yemen, donde se requiere una participación internacional, en especial a través del Consejo de Seguridad, para poner fin a las amenazas de las milicias huzíes a las vías marítimas internacionales, incluido el uso de artefactos explosivos improvisados flotantes, que tiene consecuencias a largo plazo para el comercio internacional y el bienestar de las sociedades, especialmente en las zonas de conflicto.

---