



Consejo de Seguridad

Octogésimo año

9919^a sesión

Martes 20 de mayo de 2025, a las 10.00 horas

Nueva York

Provisional

Presidencia: Sr. Mitsotakis/Sr. Gerapetritis/Sr. Stamatekos (Grecia)

Miembros:

Argelia	Sr. Yahiaoui
China	Sr. Geng Shuang
Dinamarca	Sr. Ruge
Eslovenia	Sr. Žbogar
Estados Unidos de América	Sra. Shea
Federación de Rusia	Sr. Nebenzia
Francia	Sr. Dharmadhikari
Guyana	Sra. Rodrigues-Birkett
Pakistán	Sr. Ahmad
Panamá	Sr. Hoyos
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sr. Kariuki
República de Corea	Sr. Hwang
Sierra Leona	Sr. Totangi
Somalia	Sr. Osman

Orden del día

Mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales

Fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional en pro de la estabilidad mundial

Carta de fecha 9 de mayo de 2025 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas (S/2025/300)

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. El texto definitivo será reproducido en los *Documentos Oficiales del Consejo de Seguridad*. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, a la Jefatura del Servicio de Actas Literales, oficina AB-0928 (verbatimrecords@un.org). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (<http://documents.un.org>).



Se declara abierta la sesión a las 10.05 horas.

Aprobación del orden del día

Queda aprobado el orden del día.

Mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales

Fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional en pro de la estabilidad mundial

Carta de fecha 9 de mayo de 2025 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas (S/2025/300)

El Presidente (*habla en inglés*): Quisiera dar una cálida bienvenida al Secretario General, a los Ministros y a los demás representantes de alto nivel que nos acompañan en el salón del Consejo de Seguridad. Su presencia hoy aquí pone de relieve la importancia del tema que nos ocupa.

Cada miembro tiene ante sí una lista de las representaciones que han solicitado participar de conformidad con los artículos 37 y 39 del Reglamento Provisional del Consejo, así como con la práctica anterior del Consejo al respecto. Proponemos que se invite a esas representaciones a participar en esta sesión.

Al no haber objeciones, así queda acordado.

El Consejo de Seguridad comenzará ahora el examen del tema que figura en el orden del día.

Deseo señalar a la atención de los miembros del Consejo el documento S/2025/300, que contiene el texto de una carta de fecha 9 de mayo de 2025 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Grecia ante las Naciones Unidas, en la que se transmite una nota conceptual sobre el tema objeto de examen.

Tiene ahora la palabra Su Excelencia el Secretario General, António Guterres.

El Secretario General (*habla en inglés*): Agradezco a la Presidencia griega por haber convocado el debate abierto de hoy sobre la importancia de fortalecer la seguridad marítima mediante la cooperación internacional. Este debate subraya, en primer lugar, que la condición básica para preservar la seguridad marítima es el respeto por parte de todos los países de la Carta de las Naciones Unidas y del derecho internacional, reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Desde tiempos inmemoriales, las rutas marítimas han unido al mundo. Durante mucho tiempo han sido la principal vía para el comercio y para el transporte de personas, bienes y productos básicos, pero también para el intercambio de culturas e ideas.

Toda la humanidad depende de los océanos y los mares del mundo: desde el oxígeno que respiramos hasta la biodiversidad que hace posible la vida, pasando por las economías, el comercio y el empleo que generan las industrias marítimas.

El debate de hoy pone de relieve un hecho fundamental: sin seguridad marítima, no puede haber seguridad mundial.

Pero los espacios marítimos están cada vez más expuestos a viejas amenazas y a nuevos peligros, desde las dificultades ligadas a controversias fronterizas hasta el agotamiento de los recursos naturales del mar, pasando por la escalada de las tensiones geopolíticas que avivan las llamas de la competencia, los conflictos y la delincuencia.

A lo largo de los años, el Consejo de Seguridad ha tratado de hacer frente a una serie de amenazas que socavan la seguridad marítima y la paz mundial: desde la piratería, el robo a mano armada, el tráfico ilegal de mercancías y la delincuencia

organizada hasta los actos destructivos contra el transporte marítimo, las instalaciones en alta mar y las infraestructuras críticas, pasando por el terrorismo en el ámbito marítimo, que plantea una amenaza considerable para la seguridad internacional, el comercio mundial y la estabilidad económica. Ninguna región se libra de esas amenazas. Además, el problema se está agudizando.

Tras un modesto descenso global de los incidentes de piratería y robo a mano armada denunciados en 2024, en el primer trimestre de 2025 se produjo un drástico cambio hacia una tendencia alcista. Según la Organización Marítima Internacional, los incidentes notificados aumentaron casi la mitad, un 47,5 %, en comparación con el mismo período de 2024. Los incidentes en Asia prácticamente se duplicaron, especialmente en los estrechos de Malaca y Singapur. En el mar Rojo y el golfo de Adén, los ataques de los huzíes contra buques comerciales han desestabilizado el comercio mundial y aumentado las tensiones en una región ya de por sí inestable. El golfo de Adén y el mar Mediterráneo siguen siendo, peligrosamente, rutas activas para el tráfico ilícito de migrantes y de armas y la trata de personas. En el golfo de Guinea se sigue luchando contra la piratería, los secuestros, los robos a mano armada en el mar, el robo de petróleo, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el tráfico ilícito de drogas y armas y la trata de personas. La heroína procedente del Afganistán sigue llegando a África Oriental a través del océano Índico. La cocaína se desplaza por las costas de las Américas y cruza el océano Atlántico hacia África Occidental y los puertos europeos. Y los ciberataques plantean una amenaza de rápido crecimiento para la seguridad de los puertos y las compañías navieras. Ante estas y otras amenazas, las rutas marítimas del mundo y las personas que dependen de ellas están enviando un claro mensaje de petición de socorro.

En todo el sistema de las Naciones Unidas, nuestros organismos apoyan numerosas iniciativas regionales que reúnen a asociados para abordar la seguridad marítima en todo el mundo. Ese apoyo comprende iniciativas para hacer frente a la inseguridad desde en el golfo de Adén y el mar Rojo hasta en el golfo de Guinea y el golfo Pérsico. Incluye esfuerzos para garantizar la seguridad de la navegación en el mar Negro. Incluye nuestra labor para ayudar a los países a crear fuerzas marítimas y sistemas jurídicos fuertes. Incluye los esfuerzos de lucha contra el robo a mano armada de buques en Asia y contra la piratería frente a las costas de Somalia. Incluye nuestro apoyo a la Arquitectura de Yaundé para la seguridad marítima, que es un mecanismo de coordinación interregional y de múltiples niveles para luchar contra la piratería en África Occidental y Central que ha registrado un descenso de la piratería de 81 incidentes en 2020 a solo 18 el año pasado. Además, la Organización Marítima Internacional sigue desempeñando un papel fundamental a la hora de rebajar las tensiones en el mar y reunir a los Estados Miembros y a la industria naviera con el fin de encontrar soluciones.

De cara al futuro, es necesario actuar en tres ámbitos clave.

En primer lugar, se debe acatar el derecho internacional. El cumplimiento del derecho internacional es la base de la seguridad marítima. En el régimen jurídico internacional de la protección marítima —cuyo núcleo lo constituyen la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar— se establece un cuidadoso equilibrio entre los derechos, las jurisdicciones y las libertades soberanas de los Estados y sus deberes y obligaciones. Además, se proporciona un marco sólido de cooperación para abordar los delitos en el mar y garantizar la rendición de cuentas. Sin embargo, la solidez de ese marco depende de la obligación asumida por los Estados de aplicarlo plena y efectivamente. Todos los Estados deben cumplir sus obligaciones. También deben resolver cualquier diferencia en materia de seguridad marítima respetando la Carta de las Naciones Unidas.

En segundo lugar, debemos intensificar los esfuerzos para abordar las causas profundas de la inseguridad marítima. Las amenazas a la seguridad marítima no

pueden afrontarse sin abordar también problemas como la pobreza, la falta de medios de subsistencia alternativos, la inseguridad y la debilidad de las estructuras de Gobierno. En toda la familia de las Naciones Unidas trabajamos con las comunidades costeras empobrecidas para desarrollar nuevas oportunidades de trabajo digno y sostenible. Colectivamente, debemos redoblar los esfuerzos para reducir la probabilidad de que personas desesperadas recurran a la delincuencia y a otras actividades que plantean una amenaza para la seguridad marítima y degradan nuestro entorno oceánico. Debemos ayudar a los países en desarrollo a reforzar su capacidad para hacer frente a esas amenazas a través de la tecnología, la formación, la creación de capacidad, las reformas judiciales y la modernización de las fuerzas navales, las unidades de policía marítima, la vigilancia marítima y la protección portuaria. Asimismo, tenemos que asegurarnos de que nuestros océanos y mares puedan seguir prosperando y sustentando el desarrollo económico, social, cultural y ambiental de la humanidad en beneficio de las generaciones venideras. La próxima Conferencia sobre el Océano, que se celebrará en Niza, constituirá una oportunidad importante para que los países del mundo pasen a la acción.

(continúa en francés)

Y en tercer lugar, necesitamos asociaciones a todos los niveles. Debemos implicar a todas las partes interesadas en los espacios marítimos en las medidas que adoptemos en este ámbito, desde las comunidades costeras hasta los Gobiernos, los grupos regionales, las compañías navieras, los registros de pabellones, las industrias pesquera y extractiva, las aseguradoras y los operadores portuarios, así como el Consejo de Seguridad, que ha llamado la atención sobre la seguridad marítima y la necesidad de adoptar medidas colectivas, suavizar las tensiones y cooperar, y los grupos de la sociedad civil centrados en las mujeres y las niñas, que se ven afectadas de manera desproporcionada por desafíos como la piratería y la trata de personas. Dado que las amenazas a la seguridad marítima son cada vez más complejas y están más interconectadas, reviste una importancia esencial mejorar la coordinación y reforzar la gobernanza marítima.

El sistema de las Naciones Unidas está dispuesto a seguir apoyando al Consejo y a todos los Estados Miembros con objeto de garantizar unos espacios marítimos pacíficos, seguros y prósperos para las generaciones venideras. Actuemos para preservar y garantizar la seguridad de los espacios marítimos y las comunidades y personas que dependen de ellos.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy las gracias al Secretario General por su exposición informativa.

Tiene ahora la palabra la Sra. Travlos.

Sra. Travlos (*habla en inglés*): Es para mí un privilegio y un honor estar hoy aquí, en el centro mismo de la paz y la seguridad mundiales, para abordar una cuestión que trasciende las fronteras y aglutina nuestros intereses colectivos. Quisiera expresar mi gratitud al Gobierno griego y al Primer Ministro Kyriakos Mitsotakis por destacar la importancia crucial de la seguridad marítima.

Grecia se precia de ser una nación marítima, tanto por su identidad como por su historia. El transporte marítimo griego representa más del 20 % de la flota mundial y el 61 % de la de la Unión Europea. Ese logro no es solo un motivo de orgullo nacional; es un testimonio del legado duradero de excelencia marítima de Grecia.

La seguridad de nuestros mares nos afecta a todos y a todos los lugares. Es una necesidad imperiosa importante de nuestro tiempo que, sin embargo, a menudo se pasa por alto. Los mares no son meras separaciones entre naciones; son la esencia del comercio y la estabilidad mundiales, conectan nuestras economías y sostienen nuestras sociedades.

Permítaseme exponer los datos: 110.000 buques navegan por los mares de todo el mundo, transportando el 90 % del comercio internacional de forma eficiente, fiable y rentable. Cada año se transportan más de 12.000 millones de toneladas de mercancías, tanto de alimentos como de medicamentos, energía, materias primas y bienes de consumo, es decir, todo aquello que sustenta nuestra vida cotidiana. Los buques tienden incluso 1,3 millones de kilómetros de cables submarinos para comunicaciones y transmisión de energía eléctrica. En el núcleo de nuestra industria hay casi 2 millones de marinos que trabajan día y noche para que el mundo siga funcionando.

Un estudio conjunto reciente de la Universidad Marítima Mundial y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo arrojó resultados asombrosos. Si el sistema mundial de transporte marítimo se detuviera, la economía mundial —en realidad, todo el planeta— se desmoronaría en 90 días.

El transporte marítimo es más que un medio de comercio; es el guardián silencioso del bienestar mundial. Une al mundo, no ocasionalmente, sino de manera sistemática. Cumple su cometido, en toda circunstancia, incluso durante las crisis universales.

En la pandemia de enfermedad por coronavirus, cuando todos los demás sectores cerraron, mantuvimos vivas las cadenas de suministro, entregando los medicamentos y bienes que las personas necesitaban en todas partes. Sin embargo, las restricciones nacionales mantuvieron a la gente de mar aislada y privada de acceso a la atención médica, un derecho humano que los que estamos en tierra damos por sentado.

En crisis humanitarias como migraciones y desplazamientos masivos, nuestros buques participan de manera periódica en operaciones de rescate. Ahora bien, digámoslo con claridad: los buques mercantes no están diseñados ni equipados para misiones de rescate a gran escala. Mientras cumplimos de manera diligente nuestras obligaciones jurídicas y nuestro deber moral, los Estados deben asumir sus propias responsabilidades.

Nuestra industria nunca navega realmente por aguas tranquilas. Siempre hemos convivido con los peligros del mar: son gajes del oficio. Sin embargo, los múltiples riesgos actuales van mucho más allá. Cada vez más, se está haciendo del transporte marítimo un arma económica, política y física.

La piratería no es un recuerdo lejano. Está evolucionando, no retrocediendo. Plantea riesgos constantes para los buques, las tripulaciones y las cargas. En 2024 se notificaron 116 incidentes, aproximadamente un 50 % más que el año anterior.

Los conflictos geopolíticos y la inestabilidad política ponen cada vez más en peligro la seguridad en el mar. Un número sin precedentes de buques comerciales han sido objeto de ataques con armas militares: misiles, bombas, torpedos, minas y drones. Se ha asesinado a miembros de la tripulación o se les ha tomado como rehenes. Se han perdido barcos y cargamentos.

La delincuencia organizada en el mar —narcotráfico, contrabando de armas y trata de personas— también es una amenaza cada vez mayor que expone la vulnerabilidad de los buques a delitos que escapan al control del sector, lo que lleva a su penalización injusta.

Ahora ha surgido una nueva frontera de peligro: la ciberguerra. Un solo ciberataque puede causar perturbaciones en las operaciones de un buque, poner en peligro la seguridad en el mar, filtrar datos comerciales sensibles o incluso desencadenar desastres ambientales. Además, el hecho de que las redes delictivas hacen un uso cada vez más indebido de la inteligencia artificial y las tecnologías de seguimiento digital convierten a los buques en blancos fáciles muy visibles para ataques selectivos.

En nuestro sector trabajamos sin descanso para salvaguardar la seguridad marítima. Actualizamos de manera constante las mejores prácticas de gestión de nuestro sector, cumplimos de manera estricta la normativa mundial de seguridad,

cooperamos estrechamente con las fuerzas navales en regiones de alto riesgo e, incluso, cuando es necesario, adoptamos medidas de autoprotección, como la colocación de guardias armados a bordo de buques mercantes civiles.

Responder con rapidez y eficacia a las condiciones cambiantes forma parte esencial de nuestra labor. Ahora bien, tener que recurrir al ingenio de nuestra gente para hacer frente sobre el terreno a emergencias de seguridad potencialmente mortales no debería ciertamente formar parte de esa labor. Aunque nuestra industria es resiliente, no puede ni debe esperarse que soporte sola todas las cargas. Su resiliencia nunca debe darse por sentada, y debe asegurarse.

Es necesario un empeño global para mantener la seguridad marítima como una alta prioridad y una cuestión política permanente en las Naciones Unidas; para adoptar una gobernanza de la seguridad marítima coherente, amplia y coordinada, y para incluir la experiencia y los conocimientos técnicos valiosos del sector del transporte marítimo cuando se hace frente a las viejas y nuevas amenazas a la seguridad marítima.

En el panorama dinámico de la seguridad marítima, debemos pasar de la reacción a la prevención, de la respuesta a las crisis a la preparación a las crisis. Yo utilizaría la palabra griega “sinergia” para describir cómo se debe abordar la seguridad marítima. No puede lograrse en compartimentos estancos.

Reconocemos y celebramos el empeño firme de las Naciones Unidas a favor de la solidaridad y la cooperación mundial, y elogiamos la participación personal del Secretario General António Guterres a ese respecto. Todos debemos encarnar el espíritu de las Naciones Unidas en su forma más auténtica, y permanecer unidos, no solo en las palabras, sino en los hechos. Debemos defender de manera colectiva la libertad de navegación, como responsabilidad global común y piedra angular de la paz y la humanidad. Los mares deben estar abiertos, libres y seguros.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Sra. Travlos por su exposición informativa.

Tiene ahora la palabra el Sr. Bueger.

Sr. Bueger (*habla en inglés*): Para empezar, permítaseme expresar mi gratitud a Grecia por haber convocado este debate abierto de alto nivel y por la invitación a participar.

En 2021, un solo buque —el Ever Given— bloqueó el canal de Suez durante seis días, lo que costó miles de millones de dólares a la economía mundial e interrumpió las cadenas de suministro en todo el mundo. Este duro recordatorio de nuestra vulnerabilidad marítima pone de relieve una verdad fundamental: nunca antes en la historia hemos dependido tanto del mar como en la actualidad. Los hechos son claros. Desde la década de 1990, nuestra utilización del mar se ha acelerado masivamente: el comercio marítimo ha aumentado un 300 % y casi el 60 % de los suministros mundiales de petróleo y gas se transportan a través de los océanos. Esa expansión genera nuevas amenazas y vulnerabilidades.

La seguridad marítima es un componente vital de la seguridad y la paz internacionales. Se trata de proteger los pilares de la economía mundial, el comercio y las comunicaciones, y garantizar el acceso a la energía y los alimentos a miles de millones de personas en todo el mundo.

En los dos últimos decenios, esa realidad se ha reflejado cada vez más en la agenda del Consejo. Las amenazas a la paz y la seguridad —que van desde los delitos transnacionales como la piratería, las violaciones de las sanciones y los ataques armados a la navegación, hasta la propagación de conflictos desde tierra firme— han figurado de manera recurrente en los debates del Consejo. Sin embargo, tal y como se debatió en el debate abierto de alto nivel sobre la seguridad marítima de 2021, el Consejo ha tratado esas cuestiones caso por caso. No hay esfuerzos sostenidos para

abordar la seguridad marítima de forma sistemática. En consecuencia, numerosas cuestiones emergentes carecen de la atención adecuada. Hoy se presenta una oportunidad para que el Consejo trace la vía que permita un cambio significativo y vuelva a calibrar los esfuerzos colectivos.

En 2024, el Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme puso en marcha una nueva línea de trabajo sobre la seguridad marítima. Como parte de ello, tuve el placer de dirigir una primera evaluación exhaustiva de la seguridad marítima mundial y del modo en que el sistema de las Naciones Unidas puede abordarla con mayor eficacia. Permítaseme destacar cuatro elementos clave de nuestra investigación.

En primer lugar, a pesar de los importantes esfuerzos internacionales, persisten delitos como la piratería y el contrabando, que siguen socavando la estabilidad regional. El resurgimiento de la piratería frente a las costas de Somalia el año pasado —que antes se creía contenida— sirve de importante recordatorio de que nuestros esfuerzos en la lucha contra los delitos en el mar deben ser sostenibles. En concreto, los pequeños Estados insulares y los Estados que se recuperan de una guerra necesitan un apoyo continuo, no intermitente.

En segundo lugar, en nuestro informe se detalla que está surgiendo una serie de retos para la seguridad marítima. La proliferación de sistemas de armas autónomos, las minas navales, las amenazas a la ciberseguridad marítima, el transporte marítimo deficiente orientado a evadir las sanciones y la necesidad de proteger las infraestructuras marítimas críticas, como los cables de Internet o las plataformas de energía verde, exigen una atención sostenida y sistemática.

En tercer lugar, resulta muy necesario adoptar decisiones con base empírica. Debemos entender bien cómo evolucionan las amenazas a la seguridad marítima, dónde se intensifican y cómo pueden encararse. Sin embargo, hasta ahora carecemos de datos empíricos a nivel mundial. La *Evaluación mundial de los océanos* que se está llevando a cabo, por poner solo un ejemplo, apenas tiene en cuenta la seguridad marítima. Otras iniciativas —como la Plataforma Internacional para la Sostenibilidad del Océano, que se presentará en la Conferencia de las Naciones Unidas para Apoyar la Implementación del Objetivo de Desarrollo Sostenible 14: “Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible”, la cual se celebrará en Niza este año— tampoco abordan debidamente las dimensiones de seguridad. Para prestar asistencia, hemos puesto en marcha la línea de trabajo sobre seguridad marítima del Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme, pero hacen falta más iniciativas.

En cuarto lugar, nuestra conclusión es que el enfoque del sistema de las Naciones Unidas en materia de seguridad marítima debe recalibrarse y optimizarse. No existe ninguna estrategia global ni instrumento de coordinación. Más de 22 organismos abordan aspectos de la seguridad marítima en virtud de diferentes mandatos. Entre ellos, se cuentan los que en el informe damos en llamar “los cinco principales”: la Organización Marítima Internacional, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, y la Organización Internacional para las Migraciones. Ninguno de ellos tiene un mandato exhaustivo. Eso implica que existe un alto riesgo de duplicación y de reducción de la eficacia en el fomento de la capacidad.

Por tanto, el Consejo debería considerar la posibilidad de apoyar y sincronizar la coordinación, el intercambio de información y el pensamiento estratégico. Eso podría lograrse creando un punto permanente en el orden del día del Consejo. La agenda sobre las mujeres y la paz y la seguridad, por ejemplo, podría ser un modelo útil para ello. El Consejo también debería considerar la creación de la oficina de un relator especial. Ello permitiría a las Naciones Unidas en su conjunto tratar la

seguridad marítima de forma más coherente y aumentar la eficacia del fomento de la capacidad. A medida que las aguas que nos conectan enfrentan amenazas crecientes, nuestra respuesta debe estar igual de conectada. La seguridad de nuestros océanos no es solo una cuestión de protección de las rutas marítimas: se trata de salvaguardar nuestro futuro oceánico común. Insto a los miembros del Consejo a que tracen un camino para que la gobernanza de la seguridad marítima sea más sistemática y coordinada, y tenga mayor base empírica.

El Presidente (*habla en inglés*): Agradezco al Sr. Bueger su exposición y sus sugerencias tan concretas.

Formularé ahora una declaración en calidad de Primer Ministro de la República Helénica.

Agradezco a todos su presencia hoy en este debate abierto sobre la seguridad marítima. Permítaseme comenzar expresando mi agradecimiento por el papel que desempeñan las Naciones Unidas al tratar esta cuestión tan importante. Este es el lugar adecuado para debatir la seguridad marítima. Las Naciones Unidas están en el centro de los esfuerzos internacionales para proteger y preservar nuestros océanos. Como señaló el Secretario General, custodian la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y son el centro de la cooperación internacional para abordar las problemáticas mundiales que nos afectan a todos. Quisiera felicitar personalmente al Secretario General Guterres por sus esfuerzos incansables en la materia y agradecerle de nuevo su presencia hoy aquí.

En efecto, las amenazas a la seguridad marítima tienen una dimensión global. Afectan a todas las naciones, sean ribereñas o sin litoral. Como señaló la Sra. Travlos, la seguridad marítima es fundamental para la seguridad de nuestras cadenas mundiales de suministro. Más del 80 % del volumen del comercio internacional se transporta por barco. La seguridad del ámbito marítimo favorece la estabilidad política mundial, la estabilidad económica —incluida la estabilidad de los precios—, el desarrollo sostenible y el bienestar de todas las personas. Cada vez enfrentamos más amenazas marítimas asimétricas, como el contrabando, el terrorismo y la piratería, pero también ataques híbridos, que afectan por igual a buques, conexiones y puertos. Al mismo tiempo, la subida del nivel del mar y las condiciones meteorológicas extremas pueden distorsionar las operaciones portuarias y las rutas de navegación. Los problemas globales requieren soluciones globales, y las amenazas a la seguridad marítima no son la excepción. Solo podemos abordarlos con eficacia a través de la cooperación internacional, ya sea a nivel de los Estados, de las organizaciones internacionales o del sector privado. Está claro que debemos redoblar nuestros esfuerzos haciendo hincapié en seis áreas clave.

En primer lugar, debemos aumentar el conocimiento situacional marítimo para comprender bien todos aquellos factores del ámbito marítimo que puedan afectar la protección, la seguridad, la economía o el medio marino. Para ello, tenemos que mejorar los mecanismos globales de educación e intercambio de información e integrar las nuevas tecnologías para mejorar las capacidades de vigilancia, comunicación e intercambio de información. La inteligencia artificial debe formar parte de ese proyecto, sin perder de vista los peligros potenciales que puede conllevar.

En segundo lugar, debemos combatir cualquier práctica de navegación insegura o ilícita que suponga una amenaza grave para el comercio mundial, pero también para el medio marino. Entre ellas, cabe mencionar los registros fraudulentos en el sector marítimo, el transporte marítimo deficiente y la evasión de las sanciones, pero también fenómenos como las flotas oscuras, que Grecia no tolera en lo más mínimo. Una vez más, la coordinación y la prevención son centrales para mejorar la vigilancia y potenciar la aplicación efectiva de los instrumentos internacionales pertinentes. Esa visión macroscópica es la única eficaz en ese sentido.

En tercer lugar, la mejora del fomento de la capacidad, en particular la de las fuerzas del orden, en los ámbitos de la navegación, los puertos y la conectividad, es fundamental para combatir las amenazas a la seguridad. El Secretario General habló de la situación en el mar Rojo en los últimos años, un ejemplo perfecto de cómo una amenaza marítima grave bien puede provocar aumentos en los precios de artículos de primera necesidad, y eso es algo que nos afecta a todos. La acción colectiva en esos casos es inevitable. La dedicación firme de mi país para resolver esa cuestión queda demostrada en el papel protagonista que Grecia ha asumido en la operación Aspides de la Fuerza Naval europea, así como en la Operación Atalanta y en la operación militar de la Unión Europea en el Mediterráneo. El fomento de la capacidad debe centrarse igualmente en la promoción de puertos seguros y resilientes y en abordar los problemas de ciberseguridad. Ello debería incluir la adquisición y el perfeccionamiento de las competencias digitales en todo el sector marítimo, incluidas las cadenas de suministro. Otro aspecto muy importante —que reitero al Secretario General— es que la libertad de electricidad y de conexión de datos, a través de cables submarinos, no debe ser negociable. Se trata de un requisito necesario para que la energía y la conectividad de datos sean diversificadas, asequibles y de alta calidad, una cuestión crítica para todo el mundo.

En cuarto lugar, reforzar los marcos jurídicos es, de nuevo, indispensable. A ese respecto, la Convención sobre el Derecho del Mar sienta las bases de la gobernanza global en el mar para afrontar las amenazas actuales y emergentes a la seguridad. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar refleja básicamente el derecho consuetudinario internacional y debe respetarse en su totalidad. Asimismo, tenemos que seguir potenciando el trabajo de la Organización Marítima Internacional, sobre todo en lo que respecta a la elaboración de normas internacionales y la protección de los mares. Se necesita una coordinación más eficaz entre las diversas oficinas que actualmente operan bajo la égida de las Naciones Unidas, como señaló el Sr. Bueger.

En quinto lugar, está la dimensión medioambiental, que constituye también un desafío para la seguridad. Las repercusiones del cambio climático y la degradación ambiental multiplican las amenazas existentes y tienen una incidencia más amplia sobre la estabilidad mundial. Debemos trabajar para atajar la contaminación del mar y los riesgos ambientales para nuestra seguridad derivados de los vertidos ilegales, las descargas y las emisiones antropógenas, todo ello contrario a las normas internacionales. Es un ejemplo el rescate del petrolero MV Sounion en el mar Rojo en 2024, que evitó una catástrofe ambiental y humanitaria de envergadura y puso de relieve la dimensión mundial de la seguridad marítima, así como sus repercusiones de largo alcance. El año pasado acogimos en Atenas la novena Conferencia “Nuestro Océano”, en la que más de un centenar de delegaciones hicieron más de 400 promesas de contribuciones por un valor total superior a los 10.000 millones de dólares.

En sexto lugar, no podemos olvidar la necesidad de mejorar la protección y la seguridad de los 2 millones de marinos que garantizan el transporte marítimo internacional y el funcionamiento ininterrumpido del comercio mundial. Como reza un viejo dicho mariner, sin la gente de mar, medio mundo se congelaría y el otro medio pasaría hambre. Recordando los riesgos extremos que han afrontado recientemente los marinos, desde la pandemia hasta las hostilidades bélicas y los ataques terroristas, debemos tener presente que su bienestar y su formación continuada sobre las nuevas modalidades operacionales son necesarios para la seguridad marítima.

La seguridad marítima está directa y estrechamente relacionada con los valores fundamentales del mundo libre. Si no existe seguridad marítima, nadie puede disfrutar realmente del reconocido principio de la libertad de los mares ni de la consiguiente libertad de comercio y de intercambio. Me alegra constatar que, como refleja la amplia participación de Estados Miembros en el debate de hoy, compartimos la idea de que la seguridad marítima es una cuestión de la máxima importancia.

Grecia es el país con la mayor flota mercante del mundo. Es una nación marítima, que posee una rica y respetable historia marinera, miles de islas y una de las costas más extensas del mundo: una nación que es un verdadero eje del comercio transfronterizo y que contribuye al abastecimiento de decenas de terceros países. Para los griegos, el mar ha sido siempre una parte de nuestra identidad. Es un privilegio para mí participar en este debate, y quiero expresar, ante todos los presentes, el firme compromiso de que Grecia, país al que tengo el honor de representar, seguirá siendo el guardián de la libertad de navegación. De la mano de los restantes Estados Miembros de las Naciones Unidas, trabajaremos colectivamente en defensa de esa importantísima causa, durante y después de nuestro mandato en el Consejo de Seguridad.

Vuelvo a asumir las funciones de Presidente del Consejo.

Daré ahora la palabra a los miembros del Consejo que deseen formular una declaración.

Sr. Hoyos (Panamá): Panamá expresa su gratitud a la Presidencia del Consejo por convocar esta reunión. Saludamos y agradecemos la participación del Primer Ministro de Grecia, Sr. Kyriakos Mitsotakis, y del Ministro de Relaciones Exteriores de Grecia, Sr. George Gerapetritis, así como de los representantes de las demás delegaciones que nos honran con su presencia. Extendemos nuestro saludo y agradecimiento al Secretario General de las Naciones Unidas, Excmo. Sr. António Guterres. Reconocemos también la participación de la Presidenta de la Junta Directiva de la Unión de Armadores Griegos, Sra. Melina Travlos, y del Sr. Christian Bueger, profesor de Relaciones Internacionales en la Universidad de Copenhague e investigador en el Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme, a quienes agradecemos sus valiosas presentaciones.

La seguridad marítima internacional enfrenta amenazas y desafíos cada vez más complejos. De acuerdo con el derecho internacional público, la seguridad marítima debe estar basada en principios fundamentales que buscan proteger la libertad de navegación, la vida humana en el mar y el medio marino y prevenir la contaminación, así como proteger los medios para el desarrollo armónico de todas las naciones.

La costumbre y diversos instrumentos de derecho internacional, en especial la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, consagran principios y normas esenciales, como la jurisdicción de los Estados sobre los mares, la seguridad marítima y las normas fundamentales que aseguran la libertad de navegación y el derecho a la navegación. La navegación marítima, pilar fundamental de la globalización, ha sido un motor clave para el desarrollo de las naciones, al facilitar el comercio a través de una extensa red de rutas comerciales interconectadas.

Actualmente, el transporte marítimo internacional moviliza cerca del 80 % de las mercancías a nivel mundial. En un contexto geopolítico cada vez más complejo, esta vasta interconexión global enfrenta crecientes desafíos que ponen en riesgo su seguridad y estabilidad. Sin embargo, existen amenazas a estos principios, tales como disputas fronterizas, competencia por recursos naturales, piratería, ataques terroristas y delincuencia organizada transnacional. A estos riesgos se suma la preocupante erosión del respeto al derecho internacional, especialmente al derecho del mar, lo que debilita los marcos jurídicos vigentes y obstaculiza los esfuerzos para garantizar una gobernanza marítima pacífica y basada en la cooperación internacional.

El incremento de ataques contra naves y buques comerciales en las principales rutas marítimas del mundo, esenciales para el comercio global, representa no solo una amenaza directa para vidas humanas inocentes, sino también un grave perjuicio para la industria naviera y, en consecuencia, para la economía global. Durante el año 2024, la industria naviera internacional enfrentó uno de los períodos más críticos de su historia reciente. La intensificación de los ataques perpetrados por los huzies en el mar Rojo provocó una grave disrupción en la navegación internacional, lo que afectó de manera

significativa las cadenas globales de suministro y comprometió la seguridad marítima en una de las rutas más estratégicas del comercio internacional. Como consecuencia de esta alarmante situación, más de un centenar de embarcaciones de distintas banderas fueron atacadas mediante drones, artefactos explosivos, abordajes y otros métodos, incluidos actos de extrema gravedad, como el secuestro de la tripulación del buque MV Galaxy Leader, retenida ilegalmente por los huzíes durante más de un año.

Este lamentable episodio debe servir como un llamado de atención a la comunidad internacional sobre la urgente necesidad de poner fin a las detenciones arbitrarias y los actos de secuestro, prácticas que no solo violan el derecho internacional, sino que también ponen en riesgo la seguridad y estabilidad del comercio marítimo global. La gravedad de la situación ha obligado a numerosos armadores a desviar sus embarcaciones para evitar zonas de alto riesgo, optando por rutas alternativas más seguras. Esta medida ha generado un aumento considerable en los tiempos de tránsito, las emisiones contaminantes y los costos operativos. En particular, al verse obligadas a desviar sus rutas alrededor del cabo de Buena Esperanza, las empresas navieras han incrementado las emisiones de sus naves en un 70 %, lo que ha agravado aún más la huella de carbono en un momento crítico de lucha contra el cambio climático. Esta situación afecta directamente la preservación del ambiente marino, a pesar de que el transporte marítimo sigue siendo, en términos relativos, uno de los métodos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

En reconocimiento de la importancia del servicio que brinda nuestra cintura geográfica al transporte marítimo global, a la libertad de navegación y a la seguridad marítima como derechos universales, la República de Panamá, como soberana territorial y administradora del canal de Panamá, declaró solemnemente que el canal, en cuanto vía acuática del tránsito internacional, será permanentemente neutral para que, tanto en tiempo de paz como de guerra, el canal permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de todas las naves del mundo, en condiciones de entera igualdad y sin discriminación de ninguna índole. Durante los últimos 25 años, Panamá, con plena soberanía, asumió tanto la administración eficiente y pacífica del canal de Panamá como su total modernización y ampliación, para convertirlo en una de las rutas interoceánicas más competitivas y seguras para el comercio marítimo mundial.

Nuestro firme compromiso con el desarrollo de la navegación marítima y la protección de las rutas comerciales está fielmente reflejada en nuestra firme convicción de que la ampliación y la modernización del canal de Panamá, una obra financiada íntegramente por la República de Panamá e inaugurada en el año 2016, continúe sirviendo con eficacia al transporte marítimo global, permitiendo el paso seguro e ininterrumpido de buques pospanamax y neopanamax, uniendo a 188 rutas marítimas a nivel global, aumentando la capacidad operativa del canal, e impulsando el crecimiento y desarrollo del comercio internacional. La frase de Panamá es *pro mundi beneficio* —en beneficio del mundo— y así consideramos que se destina el canal.

Como nación con una estrecha relación con el mar, hemos sido testigos de los efectos que los factores ambientales pueden ejercer sobre la seguridad de nuestras rutas marítimas y sobre el funcionamiento del canal de Panamá. En particular, una severa sequía más allá de los eventos que históricamente experimenta, y que ha enfrentado y gestionado el canal de Panamá, provocó la disminución de los niveles de agua, lo que nos obligó a implementar medidas adicionales para garantizar el funcionamiento adecuado del canal de Panamá. Esta situación ha puesto en mayor relieve la vulnerabilidad de las rutas marítimas ante los desafíos del cambio climático.

La Autoridad del Canal de Panamá ha estudiado diversas opciones para la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica con el objetivo de abordar esta problemática. Además, está adelantando planes para asegurar fuentes de agua suficientes que abastezcan el suministro tanto de la población del país como el funcionamiento continuo y eficiente de nuestro canal.

Panamá, con una sólida tradición marítima y con más de 8.800 buques bajo nuestro registro —lo que representa un 15 % de la flota internacional, equivalente a más de 249 millones de toneladas de registro bruto—, ha fortalecido el proceso de análisis previo al abanderamiento. Este proceso ahora incorpora, además de criterios técnicos relacionados con la nave, información detallada sobre el historial de los propietarios y operadores. Panamá, a través de su Autoridad Marítima de Panamá, ha redoblado sus esfuerzos para depurar su flota mercante mediante una política de cero tolerancia frente al uso indebido de su bandera, con el objetivo de proteger la reputación de un registro con más de un siglo de trayectoria de servicio a la comunidad internacional.

Como miembro fundador del Pacto de Intercambio de Información de los Registros —una base de datos compartida entre registros marítimos—, nuestro país busca limitar el cambio estratégico de bandera por parte de buques involucrados en actividades sancionables. Se han reforzado los mecanismos legales para sancionar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, adoptar medidas contra el financiamiento del terrorismo y cancelar el registro de naves infractoras o vinculadas a actividades ilícitas, en este último caso mediante el Decreto Ejecutivo núm. 512 de 2024 y la resolución que lo reglamenta.

Con estas medidas, Panamá reafirma su compromiso con una administración transparente y responsable del registro de buques, en plena consonancia con las normas y convenios internacionales. No obstante, seguimos atentos a los importantes desafíos en diversos ámbitos, que demandan atención y cooperación internacionales. Entre estos, se encuentran los ataques a embarcaciones y a sus tripulaciones, los ciberataques contra los sistemas de navegación y operación, el abandono de buques con marinos a bordo sin salario ni asistencia, así como los arrestos arbitrarios de naves y tripulantes por presuntas cargas ilícitas.

Nos preocupa especialmente la práctica de detenciones arbitrarias en ciertos puertos, acompañadas de sanciones desproporcionadas que, en muchos casos, se asemejan más a prácticas extorsivas que a procedimientos legítimos. En este contexto, destacamos que, a través de la Autoridad Marítima de Panamá, nuestro país participa activamente como miembro de la Red Anticorrupción Marítima, una red internacional comprometida con la erradicación de la corrupción en el sector. Esta afiliación no solo refleja nuestro compromiso con los más altos estándares de integridad, sino que también nos brinda la oportunidad de colaborar estrechamente con actores clave para implementar prácticas éticas que refuercen la gobernanza de los puertos y rutas comerciales.

Panamá continúa fortaleciendo alianzas estratégicas con los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional y otros actores globales de la industria marítima, participando activamente en iniciativas claves que buscan contrarrestar la piratería y el robo a mano armada en el mar. Asimismo, desempeña un rol destacado en el desarrollo de estándares globales orientados a fortalecer la seguridad y protección de los buques.

La coyuntura actual en el Consejo de Seguridad, donde convergen crecientes preocupaciones por la seguridad marítima global, ofrece un espacio propicio y necesario para reflexionar sobre la importancia de proteger las rutas marítimas estratégicas.

Panamá, cuya identidad nacional, al igual que la de Grecia, está intrínsecamente ligada a su condición de país interoceánico y, en este caso, administrador soberano del canal de Panamá, comprende con claridad el valor geopolítico y económico de garantizar la navegación segura, proteger los corredores marítimos y asegurar la estabilidad del comercio mundial. Desde esta perspectiva, reafirmamos nuestro compromiso con la cooperación internacional y la promoción de una gobernanza marítima segura, transparente y apegada al derecho internacional. Estamos convencidos de que solo a través del diálogo y la cooperación internacional podremos salvaguardar la paz y la prosperidad de nuestras naciones.

Sr. Ruge (Dinamarca) (*habla en inglés*): Quisiera dar las gracias al Secretario General, a la Sra. Travlos y al profesor Bueger por sus contribuciones. También quisiera expresar mi gratitud a Grecia por organizar la importante sesión de hoy y al Primer Ministro Mitsotakis por dirigir este debate.

Los océanos y mares sirven de vínculo vital entre los continentes y nuestras naciones. La seguridad marítima es una piedra angular del mundo moderno interconectado y del propio multilateralismo.

Permítaseme formular cuatro observaciones.

En primer lugar, quisiera subrayar que Dinamarca reafirma el carácter central y universal de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Hacemos un llamamiento a todos los Estados para que respeten la Convención como marco jurídico en el que deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y mares. Los conflictos territoriales marítimos deben resolverse pacíficamente y de conformidad con el derecho internacional, incluida la Convención. La libertad de navegación es fundamental para el comercio internacional y el desarrollo económico. Dinamarca, que cuenta con una de las mayores flotas comerciales del mundo, se compromete a mantener abiertas las vías marítimas, y garantizar la seguridad de todos los marinos es absolutamente primordial. Dinamarca tiene una larga historia marítima, y su interés va mucho más allá de su región inmediata. En los últimos años, hemos respondido a complejos retos de seguridad marítima en el golfo de Guinea, en el mar Rojo, frente al Cuerno de África y en el estrecho de Ormuz. Lo hemos hecho mediante esfuerzos multinacionales y coordinados en respuesta a la piratería y otros ataques contra buques comerciales civiles para garantizar la libertad de navegación y la seguridad marítima mundial. Ello refleja el firme compromiso de Dinamarca de apoyar su enfoque de principios respecto del derecho internacional y la seguridad marítima mediante contribuciones tangibles y significativas. Instamos a todos los países a que asuman su responsabilidad en este sentido.

En segundo lugar, debemos considerar la seguridad marítima de forma holística; en los Estados ribereños, los problemas suelen estar relacionados con la inestabilidad en tierra, como la pobreza, las dificultades para hacer cumplir la ley y el cambio climático. Las Naciones Unidas son el mejor marco para abordar estas cuestiones de forma global. Por ejemplo, los debates que ha celebrado el Consejo desde 2008 sobre piratería internacional han contribuido a diversos procesos, entre ellos los relacionados con la seguridad, la administración de justicia, la aplicación de la ley y el acercamiento a la sociedad civil. En conjunto, esos procesos contribuyeron a reducir drásticamente los ataques a la navegación comercial en el océano Índico occidental y el golfo de Guinea. La piratería y otros ataques a buques comerciales socavan la resiliencia de las redes comerciales interconectadas y amenazan la seguridad alimentaria y energética mundial. Los grupos de delincuencia organizada que operan en el mar —incluidos el tráfico de drogas y armas, el tráfico de personas, la evasión de sanciones y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada— debilitan aún más a Estados a menudo ya frágiles. Esas actividades pueden privar a los Estados costeros de los recursos e ingresos que necesitan para su desarrollo económico y su prosperidad. Dinamarca colabora con varios países en desarrollo, fomentando la titularidad y la capacidad nacionales y regionales. Esa colaboración incluye promover el conocimiento situacional marítimo, mejorar la coordinación y garantizar el uso sostenible de sus recursos marítimos.

En tercer lugar, debemos hacer frente a las amenazas nuevas y complejas en el ámbito marítimo. La protección de las infraestructuras marítimas críticas es crucial para el funcionamiento de nuestras sociedades interconectadas. Los ataques contra ese tipo de infraestructuras son reprensibles y deben evitarse. Es necesario mejorar la capacidad de los Estados costeros para vigilar las amenazas marítimas y darles respuesta, tanto en la superficie como bajo el agua. La creciente utilización de

buques en condiciones precarias para eludir las sanciones, incluidas las de las Naciones Unidas, acarrea un gran riesgo para el medio ambiente, la gente de mar y la seguridad marítima. Esos buques suelen estar obsoletos, deficientemente mantenidos e insuficientemente asegurados, y navegan con sus transpondedores apagados. Se trata de un reto no solo en el mar del Norte y el mar Báltico, sino también en los estrechos de Malaca y de Singapur, así como en el mar Mediterráneo y otros lugares. Si no actuamos y garantizamos una aplicación efectiva, solo será cuestión de tiempo que un derrame de petróleo arrase una costa en algún lugar.

Por último, Dinamarca espera que con el debate abierto de alto nivel de hoy se inicie un debate sobre el fortalecimiento de nuestra respuesta colectiva a las amenazas marítimas a la paz y la seguridad, la prosperidad económica, el orden público y el desarrollo sostenible. Dinamarca apoya firmemente el refuerzo del papel de las Naciones Unidas a la hora de abordar los retos críticos de la seguridad marítima. Creemos que reforzar la cooperación en materia de intercambio de información, fomento de la capacidad e intercambio de buenas prácticas redundaría en nuestro interés colectivo. Actuando de consuno podemos garantizar un medio marítimo más seguro para todos, fomentando la estabilidad y la prosperidad en todo el mundo.

Sr. Ahmad (Pakistán) (*habla en inglés*): Permítaseme, en primer lugar, dar las gracias a Grecia por su capaz liderazgo del Consejo de Seguridad este mes y por convocar este oportuno debate sobre la seguridad marítima, una cuestión de suma importancia para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Su participación en persona, Señor Primer Ministro, pone de relieve la entrega de su país en este ámbito. Grecia, que tiene una larga tradición marinera a sus espaldas y cuenta con una importante flota mercante moderna, desempeña un papel importante en los asuntos marítimos mundiales. Me gustaría dar las gracias al Secretario General Guterres por sus observaciones perspicaces y meditadas. También damos las gracias a la Sra. Travlos y al profesor Bueger por sus exposiciones informativas.

Como Estado costero, situado estratégicamente al norte del mar Arábigo, en la confluencia de vías marítimas internacionales cruciales, el Pakistán concede la máxima importancia a un medio marítimo seguro y protegido que se rija por el derecho internacional. Nuestra seguridad nacional, resiliencia económica, conectividad regional y seguridad alimentaria y energética están inextricablemente ligadas a la sostenibilidad y la apertura de nuestros mares.

Las amenazas marítimas contemporáneas son polifacéticas y transnacionales, y van desde la piratería, el terrorismo y el tráfico de armas y estupefacientes hasta la vulnerabilidad cibernética de las infraestructuras portuarias, la contaminación del mar y la intensificación de los riesgos provocados por el clima en las zonas costeras. Para hacer frente a esos retos se requiere adoptar una acción colectiva y coordinada, basada firmemente en el derecho internacional.

El régimen jurídico internacional que rige las actividades marítimas comprende un amplio abanico de instrumentos mundiales, regionales y bilaterales y el derecho internacional consuetudinario. Desde su aprobación, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus instituciones afiliadas han servido de piedra angular del ordenamiento jurídico marítimo internacional, promoviendo también el uso armonioso, equitativo y juicioso de los recursos oceánicos para toda la humanidad.

Debemos asegurarnos de que nuestros océanos sigan siendo escenarios de cooperación y prosperidad compartida y no escenarios de rivalidad estratégica. En nuestra vecindad inmediata, no obstante, hemos sido testigos de una preocupante pauta de comportamiento de un país importante, impulsado por aspiraciones de hegemonía regional incontrolada y caracterizado por una expansión naval agresiva y por el despliegue de esfuerzos con objeto de imponer su dominio en vías fluviales críticas. Esa actividad naval desestabilizadora y peligrosa va acompañada de una diplomacia

coercitiva y de la exclusión sistemática de los Estados vecinos de los marcos regionales de seguridad marítima, incluida la Asociación de los Países del Océano Índico. Las acciones de ese tipo socavan el equilibrio marítimo y restringen el espacio para una cooperación inclusiva.

Ese mismo país también ha mostrado una propensión preocupante a usurpar los recursos naturales compartidos y emplearlos como armas —incluidos los ríos transfronterizos—, en flagrante violación de las obligaciones contraídas en virtud de tratados y de los principios de buena vecindad. Tales acciones son reflejo de un programa más amplio de aprovechamiento de la geografía para socavar y desestabilizar acuerdos de cooperación de larga data, en particular en detrimento del Estado ribereño situado aguas abajo, a saber, el Pakistán, y para imponer resultados unilaterales tanto en el ámbito fluvial como en el marítimo.

Como nación marítima, el Pakistán considera que el mar Arábigo es su quinto vecino y una parte indisociable de su visión económica y su orientación estratégica. Debido a su posición geográfica única, el Pakistán alberga un potencial importante para servir como centro regional de transbordo, permitiendo el comercio y la conectividad de los países de Asia Central sin litoral.

El Pakistán cree firmemente que nuestros océanos deben seguir siendo zonas de paz, estabilidad y desarrollo inclusivo. Rechazamos categóricamente todo intento en nuestra región de dominar los espacios marítimos, socavar los marcos jurídicos establecidos o marginar los intereses legítimos de otros Estados ribereños bajo cualquier excusa o pretexto.

A pesar de los retos emergentes, el Pakistán ha seguido siendo un asociado denodado y responsable en los esfuerzos internacionales encaminados a reforzar la seguridad marítima. Nuestra armada sigue contribuyendo a las Fuerzas Combinadas de Operaciones 150 y 151 de las Fuerzas Marítimas Combinadas, llevando a cabo operaciones en el golfo de Omán, el mar Arábigo y el mar Rojo para luchar contra el terrorismo, el contrabando y la piratería. También hemos puesto en marcha nuestras propias patrullas regionales de seguridad marítima a fin de garantizar un entorno seguro en los mares.

Nuestra entrega a la cooperación regional también se refleja en nuestra colaboración en iniciativas multilaterales como el Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén. A nivel nacional, seguimos creando capacidad en materia de protección portuaria, desarrollo de la economía azul, conocimiento situacional marítimo y conservación marina.

El Pakistán condena inequívocamente los ataques contra la navegación comercial y los buques marítimos en el mar Rojo, que plantean una amenaza para el comercio mundial, desestabilizan la región y ponen en peligro la seguridad marítima mundial. Tomamos nota del informe más reciente del Secretario General elaborado en virtud de la resolución 2722 (2024) (S/2025/302), en el que se confirma que no se han producido recientemente ataques huzíes contra buques mercantes en el mar Rojo.

El Pakistán también reconoce la urgente necesidad de abordar los crecientes riesgos relacionados con el clima a los que se enfrentan nuestros sistemas marítimos y costeros. La subida del nivel del mar, la acidificación y la erosión costera plantean graves amenazas para los medios de subsistencia, los ecosistemas, la biodiversidad y la estabilidad marítima. En toda estrategia integral de seguridad marítima se debe incorporar el nexo entre el clima y el océano y garantizar un acceso equitativo a los recursos marítimos.

La seguridad marítima es indisociable de la causa más amplia de la paz y la estabilidad internacionales. Debemos rechazar colectivamente cualquier intento de instrumentalizar los espacios marítimos con fines políticos o estratégicos. En vez

de ello, debemos reiterar nuestra firme defensa del multilateralismo, la equidad y la cooperación como cimientos de un futuro marítimo seguro y sostenible. El Pakistán está dispuesto a trabajar con todos los países para proteger la integridad del dominio marítimo, defender el derecho internacional y garantizar que nuestros océanos sigan siendo abiertos, pacíficos y beneficiosos para toda la humanidad.

Sr. Totangi (Sierra Leona) (*habla en inglés*): Le doy una bienvenida calurosa, Señor Presidente, Primer Ministro de la República Helénica, al Consejo de Seguridad. También doy las gracias al Secretario General, Excmo. Sr. António Guterres, por su exposición informativa amplia y esclarecedora. Asimismo, agradezco las valiosas aportaciones de la Presidenta de Union of Greek Shipowners y Directora de la Junta Directiva de Neptune Group of Companies, Sra. Travlos y del profesor de la Universidad de Copenhague y del Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme, Sr. Bueger.

Sierra Leona acoge con agrado este debate oportuno y urgente sobre la seguridad marítima, que es un tema de preocupación mundial cada vez mayor y una amenaza persistente para la paz y la seguridad internacionales. Desde las naciones costeras a las que no tienen litoral, todos los Estados Miembros se ven afectados por las consecuencias de largo alcance de la inseguridad marítima, que causa perturbaciones en la navegación internacional, el comercio y las cadenas de suministro. Por consiguiente, es imprescindible que el Consejo dé una respuesta coherente y orientada al futuro. Responsables del más del 80 % del comercio mundial en volumen y más del 70 % en valor transportado por mar, lo que representa casi 14 billones de dólares anuales, las cadenas de suministro marítimas siguen siendo la columna vertebral de la economía mundial. Sin embargo, las cambiantes realidades geopolíticas, las transformaciones tecnológicas y la intensificación de los efectos del cambio climático están poniendo al descubierto nuevas y complejas vulnerabilidades en el entorno marítimo.

En ese contexto, Sierra Leona desea destacar cuatro dimensiones críticas e interconexas que exigen una respuesta holística y cooperativa.

En primer lugar, las amenazas a la seguridad marítima son transnacionales y multifacéticas, por lo que requieren respuestas de cooperación que superan las capacidades de los diferentes Estados. Desde la piratería y el terrorismo hasta la delincuencia organizada transnacional, las amenazas marítimas implican a un amplio abanico de agentes, incluidos grupos armados, organizaciones terroristas y grupos delictivos, que operan dentro y fuera de las aguas nacionales. Se calcula que solo la piratería moderna cuesta 25.000 millones de dólares anuales a la economía mundial, amenaza las rutas marítimas, pone en peligro vidas civiles y siembra la inestabilidad en las comunidades costeras. Las zonas críticas, como el golfo de Adén, el mar Rojo, el golfo de Guinea y las aguas frente a las costas de Venezuela, siguen estando especialmente amenazadas. Delitos transfronterizos “marítimos” como el tráfico ilícito, incluido el tráfico de armas, estupefacientes y personas; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y la contaminación marina también exigen respuestas colectivas y duraderas.

En el continente africano, la Unión Africana ha adoptado medidas importantes para fortalecer la gobernanza marítima y salvaguardar la economía azul de África. La Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África de 2016 proporciona un marco regional para luchar contra la delincuencia marítima, promover la cooperación entre los Estados ribereños y fomentar la ratificación de los instrumentos internacionales pertinentes. En África Occidental, los esfuerzos de colaboración entre los Estados, la sociedad civil, las instituciones y los organismos de las Naciones Unidas como la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), han permitido reforzar la regulación de los transbordos, uno de los principales motores de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Esas medidas contribuyen a proteger los medios de subsistencia de

las comunidades costeras de países como Ghana, Liberia, Mauritania, el Senegal y mi país, Sierra Leona.

Para hacer frente a las amenazas emergentes, Sierra Leona subraya la necesidad de reforzar la cooperación en marcos regionales como el Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén y la Arquitectura de Yaundé. Esos marcos deben apoyarse en unos mandatos claros, la financiación sostenible y la participación inclusiva de los Estados ribereños. El liderazgo de la Organización Marítima Internacional (OMI) sigue siendo vital para instaurar normas técnicas y normativas. Más que ningún otro factor, el cambio climático ha agravado la inseguridad marítima debido a la subida del nivel del mar, la intensificación de los fenómenos meteorológicos y el aumento de desastres naturales, todo lo cual perturba las operaciones marítimas y agrava la pobreza y la inestabilidad. Esos retos exigen respuestas integradas y anticipatorias basadas en la gestión de riesgos, la mitigación de riesgos y la creación de resiliencia.

En segundo lugar, las rivalidades geopolíticas agravan la inseguridad marítima, especialmente en aguas objeto de controversia o ricas en recursos. Se corre el riesgo de que el aumento de la presencia militar, las reivindicaciones territoriales contrapuestas y las controversias sobre derechos y fronteras marítimas agraven las tensiones. La afirmación de reivindicaciones marítimas sin tener en cuenta el derecho internacional podría agravar los conflictos y poner en entredicho la seguridad de la navegación. En ese tipo de situaciones, la diplomacia, la distensión y la adhesión a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) son esenciales para mantener la paz y la estabilidad.

En tercer lugar, las respuestas eficaces a las amenazas marítimas exigen una armonización y una coordinación a escala mundial, regional y nacional. Aunque la CNUDM y las resoluciones 1816 (2008), 1838 (2008), 2015 (2011) y 2380 (2017) proporcionan orientaciones importantes, deben aplicarse de forma coherente junto con los instrumentos regionales, la legislación nacional y las estrategias operacionales. Es necesaria una mayor coordinación interinstitucional y un mayor intercambio de información para evitar duplicidades y subsanar las brechas operacionales existentes. Es esencial armonizar las estrategias marítimas nacionales con los marcos globales de seguridad y desarrollo, incluido el papel de las comunidades económicas regionales y los mecanismos regionales. Sierra Leona pide que se fortalezca la cooperación, incluidas la transferencia de tecnología, la asistencia técnica y la creación de capacidad mediante asociaciones con la OMI, la FAO, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y otras instancias. Como ejemplo concreto, el acceso al sistema de intercambio de información de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas puede sustentar el desarrollo de plataformas regionales similares.

Aprovechar la innovación y las tecnologías también es clave. Herramientas como la vigilancia por satélite, el seguimiento de buques basado en inteligencia artificial, la documentación comercial protegida por tecnología de cadenas de bloques y los sistemas no tripulados están revolucionando el conocimiento situacional marítimo. Sin embargo, esas tecnologías deben regirse por marcos normativos sólidos, transparencia y protocolos de protección de datos. Las alianzas público-privadas serán fundamentales, sobre todo para apoyar el acceso y la aplicación en los países en desarrollo.

En cuarto lugar, las autoridades nacionales deben fortalecer las capacidades judiciales y policiales para hacer frente al nexo entre la delincuencia marítima, el terrorismo y el tráfico ilícito. Eso incluye la creación de equipos de tareas marítimos conjuntos, una mayor cooperación judicial y la elaboración de marcos jurídicos para la resolución de delitos marítimos. La creación de capacidades también debe centrarse en la vigilancia costera, la interoperabilidad entre las fuerzas marítimas

y el desarrollo del capital humano. La formación, la capacitación y la mejora de las infraestructuras son vitales para mantener la resiliencia a largo plazo.

En conclusión, Sierra Leona reitera su apoyo a la Nueva Agenda de Paz del Secretario General, que propugna un enfoque integrado de la paz y la seguridad, incluida la seguridad marítima, en el marco más amplio del desarrollo. También hacemos nuestro el empeño en el Pacto para el Futuro (resolución 79/1 de la Asamblea General), que aboga por una gobernanza global más eficaz para hacer frente a los retos marítimos interrelacionados, desde el desarrollo sostenible y el comercio hasta la resiliencia al cambio climático y la delincuencia transnacional. Los mares son nuestro salvavidas común. Por consiguiente, la seguridad y la estabilidad siguen siendo nuestra responsabilidad colectiva. Mientras afrontamos de consuno esos retos, reforcemos una cooperación internacional que defienda la paz, el desarrollo, la protección del medio ambiente y el estado de derecho.

Sr. Yahiaoui (Argelia) (*habla en árabe*): En primer lugar, en nombre de la delegación de Argelia, quisiera expresar mi más sincero agradecimiento y reconocimiento a la Presidencia griega por haber organizado este debate de alto nivel sobre un tema de vital importancia que, en la actualidad, constituye una de las cuestiones fundamentales en materia de seguridad colectiva. Esta sesión nos ofrece la oportunidad de intercambiar puntos de vista sobre las mejores maneras de afrontar las amenazas nuevas y crecientes a la seguridad marítima. Quisiéramos agradecer al Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. António Guterres, su exposición tan sustancial. Hemos escuchado con mucha atención las exposiciones informativas formuladas por la Presidenta del Consejo de Administración de la Unión de Armadores Griegos, Sra. Melina Travlos, y por el Sr. Christian Bueger, profesor de Relaciones Internacionales de la Universidad de Copenhague e investigador del Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme.

Como parte de este debate, Argelia quisiera formular las siguientes observaciones.

En primer lugar, para afrontar los retos que amenazan la seguridad marítima, como la piratería, los robos a mano armada contra buques, la delincuencia organizada, la pesca ilegal, el terrorismo y la migración ilegal, necesitamos un enfoque global basado en el refuerzo de la cooperación internacional, el intercambio de información y el fortalecimiento de las capacidades. Dicho enfoque debe respetar debidamente los principios fundamentales del derecho internacional y adherirse de manera efectiva a los instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la seguridad marítima, en concreto la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Esa Convención ofrece un marco jurídico global dentro del cual deben desarrollarse todas las actividades marítimas. Con base en la Convención, la Organización Marítima Internacional aprobó muchos otros instrumentos internacionales que buscan hacer frente a los peligros y amenazas crecientes para la seguridad de la navegación.

En segundo lugar, Argelia desea reiterar la importancia de que las controversias marítimas se resuelvan por medios pacíficos. Tomamos nota de la función cada vez más importante que desempeñan los mecanismos judiciales internacionales en ese sentido, en particular el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que contribuye al estado de derecho y a la interpretación armonizada e integral de las normas internacionales pertinentes.

En tercer lugar, Argelia considera que el Consejo de Seguridad debe desempeñar un papel central en la lucha contra las amenazas a la seguridad marítima mundial. Necesitamos que los esfuerzos del Consejo y los de la Asamblea General se complementen, en vista de que esta última es un foro mundial que pretende forjar un entendimiento común y promover una cooperación multilateral significativa.

En cuarto lugar, Argelia considera que todas las iniciativas encaminadas a reforzar la seguridad marítima deben llevarse a cabo respetando la soberanía de los Estados,

sin inmiscuirse en sus asuntos internos, y que estos deben resolver las controversias por medios pacíficos, de conformidad con los principios consagrados en la Carta de las Naciones Unidas. Repudiamos todo uso selectivo de la cuestión de la seguridad para imponer medidas unilaterales o condiciones ilegales en los espacios marítimos.

En quinto lugar, hacemos un llamamiento a la comunidad internacional para que apoye los esfuerzos de los países en desarrollo, sobre todo en el continente africano, prestando una financiación duradera para crear capacidades a nivel nacional, reforzar la vigilancia marítima y facilitar tecnologías y formación, con el fin de que los países en desarrollo puedan controlar por completo sus jurisdicciones sobre las zonas marítimas que les corresponden y luchar contra las amenazas crecientes. En ese contexto, nos gustaría elogiar el marco establecido en 2013 por la Arquitectura de Yaundé y sus mecanismos conexos, que supusieron un importante paso adelante en el camino para fortalecer la seguridad marítima en el golfo de Guinea. Eso ha sido posible gracias a un enfoque regional basado en la coordinación, el intercambio de información y el fomento de la capacidad. Es indispensable que aprovechemos ese excelente modelo y lo reforcemos prestando un apoyo internacional duradero y forjando alianzas equitativas, de modo que podamos contrarrestar con eficacia las amenazas que enfrentamos.

En sexto lugar, estamos convencidos de que el Mediterráneo debe ser un lugar de paz. Cada año, Argelia presenta a la Asamblea General un proyecto de resolución relativo al fortalecimiento de la seguridad y la cooperación en la región del Mediterráneo. La versión más reciente de la resolución (resolución 79/76 de la Asamblea General) se aprobó el 2 de diciembre de 2024. En ella, se reafirma el papel fundamental que desempeñan los países del Mediterráneo para reforzar la paz y la seguridad, así como la cooperación en la región del Mediterráneo. La resolución insta a los Estados a aunar esfuerzos para eliminar las causas subyacentes de las tensiones en la región, con el fin de alcanzar soluciones justas, duraderas y pacíficas a los problemas persistentes.

Para concluir, Argelia desea reiterar su disposición a participar activamente en todas las acciones internacionales que pretenden garantizar la seguridad marítima. Ciertamente, nos parece necesario proteger nuestros mares y océanos, que forman parte integrante de un sistema internacional sustentado en la paz, la justicia y el desarrollo sostenible para todos.

Sra. Shea (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Le doy las gracias, Señor Presidente, por celebrar este importante debate. Permítaseme dar las gracias también al Secretario General António Guterres, a la Sra. Melina Travlos y al Sr. Christian Bueger por sus exposiciones informativas esclarecedoras.

Los Estados Unidos coinciden con Grecia en que este es un asunto de vital importancia para la paz y la seguridad internacionales. Por ello, el Presidente Trump dispuso acciones firmes para salvaguardar la seguridad marítima y la prosperidad económica frente a numerosas amenazas.

Algunas de esas amenazas proceden de grupos terroristas. Por ejemplo, los huzíes han aterrorizado durante años el tráfico marítimo que atraviesa el mar Rojo y el golfo de Adén, lo que afecta el 30 % de todo el tráfico internacional de contenedores. Han atacado múltiples buques, matado a marineros inocentes y secuestrado el MV Galaxy Leader. Por indicación del Presidente Trump, los Estados Unidos aplicaron castigos contra los huzíes para defender la libertad de navegación. Al verse presionados, los huzíes han desistido de atacar buques estadounidenses, pero volverán a sufrir ataques punitivos si vuelven a atacar buques de los Estados Unidos. Condenamos sus ataques continuos contra Israel y apoyamos el derecho de Israel a responder a ellos.

Ciertos países también plantean amenazas graves. Apoyan a grupos terroristas, intimidan a otros países o utilizan la coacción para interrumpir las rutas marítimas y el comercio. Si los huzíes lograron amenazar el tráfico marítimo del mar Rojo, en

gran parte eso fue gracias al incumplimiento por el Irán del embargo de armas de las Naciones Unidas contra los huzíes. El Consejo no debe tolerar ese incumplimiento y tiene que imponer consecuencias por las violaciones de las sanciones.

No obstante lo anterior, Teherán no solo amenaza la seguridad marítima apoyando a grupos terroristas, sino que también actúa directamente. Los reiterados ataques ilegales del Irán contra buques comerciales que transitan por aguas internacionales y su secuestro constituyen otra amenaza a la libertad de navegación. Exigimos al Irán que libere los buques que aún retiene, entre ellos el MSC Aries y el Advantage Sweet.

Otra de las amenazas para la seguridad marítima mundial la encarna China. Hemos visto la coacción que ha ejercido ese país una y otra vez en el mar de China meridional, así como sus acciones agresivas en el estrecho de Taiwán. El tema del debate de hoy se refiere a la cooperación internacional. El mundo debería fijarse en las acciones de China —y no en sus afirmaciones vacuas— al juzgar sus contribuciones a la cooperación internacional. Recordemos que China ocasionó la peligrosa obstrucción de una operación filipina cerca del arrecife de Scarborough, al mismo tiempo que hacía gala de liderazgo durante su presidencia del Consejo de Seguridad en febrero. En el curso de 2024, China bloqueó el acceso de Filipinas a la zona económica exclusiva de ese país, socavando así las libertades de todos los países en alta mar. Los Estados Unidos se solidarizan con Filipinas. Una vez más, condenamos las acciones peligrosas e ilegales de China en el mar de China meridional y exhortamos a China a que acate el laudo arbitral de 2016.

Para mejorar la seguridad marítima, debemos velar también por que las rutas marítimas mundiales estén abiertas a la navegación y no se vean expuestas a la violencia, la delincuencia y otras actividades ilícitas. Como se ha dicho, los huzíes siguen adquiriendo armas, en contra de las resoluciones del Consejo de Seguridad. En estos momentos, los Estados Unidos constatan que, para prestar apoyo a Al-Shabaab, los huzíes obtienen imágenes y componentes de doble uso procedentes de China. El Mecanismo de Verificación e Inspección de las Naciones Unidas (UNVIM) puede ser una herramienta crucial para impedir que esas armas lleguen a manos de los huzíes a través de las rutas marítimas. En efecto, el UNVIM interceptó este mes cuatro contenedores con materiales ilícitos que se dirigían a puertos controlados por los huzíes. Esta operación deja clara la eficacia del Mecanismo. Todos debemos seguir apoyando su labor. Para ello, instamos a los Estados Miembros a que hagan una contribución directa al UNVIM, que necesita solamente 11 millones de dólares anuales para funcionar a pleno rendimiento.

Los Estados Unidos aplauden la colaboración entablada recientemente entre la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y el centro mundial encargado de vigilar la aplicación de las sanciones marítimas, conocido como Centro Spinola, que tiene su sede en Malta, para ofrecer capacitación, formación, análisis y medios de localización de buques a los Estados Miembros. Respaldamos también los esfuerzos de colaboración realizados en el marco del Pacto de Intercambio de Información de los Registros. Dicho Pacto es una iniciativa de los registros de pabellón de Panamá, Liberia y las Islas Marshall para luchar contra la práctica de cambiar de pabellón seguida por algunos buques y compañías navieras sospechosos de participar en prácticas ilícitas, y en particular de infringir sanciones de las Naciones Unidas. En la actualidad, forman parte del Pacto 15 registros navales, que representan a más del 20 % de los buques registrados del mundo y a casi la mitad del arqueo bruto mundial. Instamos a los registros que aún no son parte del Pacto a que se sumen a esta importante iniciativa, que está contribuyendo rápidamente a asentar la norma mundial en materia de derecho marítimo internacional.

Una vez más, los Estados Unidos dan las gracias a Grecia por su iniciativa y esperan con interés seguir participando en los esfuerzos internacionales encaminados a contrarrestar las amenazas para la seguridad marítima.

Sr. Geng Shuang (China) (*habla en chino*): Agradezco la iniciativa de Grecia de organizar esta sesión. Señor Presidente: Celebro su presencia hoy en Nueva York para presidir el debate abierto de hoy. Doy las gracias al Secretario General Guterres y a los demás exponentes por sus presentaciones.

Los océanos y los mares nutren la vida, conectan el mundo y promueven el desarrollo. Son la casa común de la humanidad. Cuidar de nuestra casa común, mantener la seguridad marítima y reforzar la gobernanza oceánica mundial son requisitos sumamente importantes para la promoción de la paz, la estabilidad, el desarrollo y la prosperidad mundiales, además de ser una responsabilidad común de todos los países.

Debemos defender la noción de una comunidad marítima con un futuro compartido. El planeta azul que compartimos no está compuesto por islas independientes y separadas por océanos, sino que es una sola comunidad, conectada por los mares y con un futuro compartido. La paz y la tranquilidad de los océanos es una cuestión relevante para la seguridad y los intereses de todos los países del mundo. Debemos seguir persiguiendo un crecimiento compartido mediante las consultas y la colaboración y salvaguardar conjuntamente la seguridad marítima, promover el desarrollo marítimo y considerar la gobernanza oceánica, para que los océanos sean realmente un nexo que nos ayude a promover unos intercambios y una cooperación beneficiosos para todos, en lugar de un abismo que nos separa y desconecta.

Debemos mantener un orden marítimo justo y razonable. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) estableció el marco jurídico básico para el moderno orden de los océanos y ha tenido un papel importante en la promoción de la gobernanza oceánica mundial. Junto con otros tratados relacionados con el mar y el derecho internacional consuetudinario, la CNUDM ha establecido normas jurídicas para la delimitación de las zonas marítimas y la realización de actividades navales. Todos los países deben preservar el orden marítimo sustentado en el derecho internacional. La CNUDM debe interpretarse y aplicarse de manera exacta, exhaustiva e íntegra. Hay que rechazar cualquier selectividad o doble rasero.

Debemos trabajar conjuntamente para mantener la seguridad y la estabilidad marítimas. En la actualidad, proliferan los ataques de piratería, el contrabando de drogas y de armas, la trata de personas y otras actividades delictivas en el mar, lo que compromete la seguridad marítima y exacerba la inestabilidad regional. La comunidad internacional debe trabajar colectivamente para prevenir y combatir estos problemas, de conformidad con el derecho internacional y las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Debemos prestar atención a las preocupaciones legítimas de todos los países en materia de seguridad marítima, insistir en la necesidad de resolver las controversias y los conflictos mediante el diálogo y las consultas, mejorar constantemente los mecanismos de comunicación de crisis y fortalecer la cooperación en materia de seguridad marítima. Las disputas relativas a derechos e intereses territoriales o marítimos deben resolverse por la vía pacífica, mediante consultas amistosas entre las partes directamente implicadas. Atizar el enfrentamiento entre campos marítimos o buscar juegos de suma nula no redundan en interés de nadie.

Debemos trabajar de la mano para afianzar la gobernanza oceánica mundial. El desarrollo sostenible de la humanidad está estrechamente asociado a la salud del medio marino. Debemos cuidar del océano y protegerlo, como hacemos con nuestra vida. En la actualidad, asuntos como la protección del medio ambiente marino, el cambio climático, la elevación del nivel del mar y las nuevas actividades marítimas son de interés común para la comunidad internacional. Debemos tomar como guía la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ampliar la cooperación práctica en el mar, explorar el potencial de los océanos y promover conjuntamente el desarrollo y la utilización del mar al servicio del desarrollo económico y social, a fin de hacer realidad la convivencia armoniosa entre los seres humanos y los océanos.

Como nación eminentemente marítima, China defiende la tutela común de nuestro hogar oceánico y el mantenimiento de la seguridad marítima común. Trabajaremos siempre para afianzar la gobernanza oceánica mundial, promover el desarrollo sostenible de los océanos y los mares y defender la seguridad y la estabilidad marítimas mundiales. Estamos dispuestos a colaborar con la comunidad internacional para promover sin descanso la consolidación de un orden oceánico en el que haya paz, tranquilidad y una cooperación beneficiosa para todos y para construir entre todos una comunidad marítima con un futuro compartido.

El Consejo de Seguridad no es el lugar adecuado para abordar la cuestión del mar de China meridional. Hace un momento, en su declaración, la representante de los Estados Unidos mencionó precisamente esta cuestión del mar de China meridional. China se opone firmemente a esa alusión y desea responder lo siguiente.

En primer lugar, alegando la libertad de navegación, los Estados Unidos han enviado buques militares estadounidenses al mar de China meridional para hacer una exhibición de fuerza y provocar una confrontación. Los propios Estados Unidos son la mayor amenaza para la paz y la estabilidad del mar de China meridional.

En segundo lugar, China está dispuesta a trabajar con los países en cuestión para abordar debidamente nuestras diferencias relativas al mar mediante el diálogo y las consultas, sobre la base del respeto de los hechos históricos y del derecho internacional. El denominado laudo de arbitraje sobre el mar de China meridional es ilegal e inválido, y China no lo acepta ni lo reconoce.

En tercer lugar, gracias a los esfuerzos conjuntos de China y los países de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental, la situación actual en el mar de China meridional sigue siendo estable en términos generales. Confiamos en hacer del mar de China meridional un espacio de paz, amistad y cooperación.

En cuarto lugar, esperamos que los Estados Unidos se atengan a sus compromisos relativos al principio de una sola China.

Por último, quisiera que mis colegas estadounidenses adviertan el marcado contraste entre sus declaraciones y las de otros colegas. Todas las declaraciones, tanto la formulada por el Secretario General como las de otros colegas, versan sobre la manera en que podemos llevar a cabo la cooperación internacional a fin de salvaguardar la seguridad marítima, mientras que los Estados Unidos aprovechan para atacar, desprestigiar y oprimir abiertamente a otros países. Esperamos que los Estados Unidos puedan desempeñar un papel constructivo, junto con otros países, en el mantenimiento de la seguridad marítima.

Sr. Nebenzia (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): Nos congratulamos de su participación en persona, Señor Presidente y Primer Ministro, en el debate abierto de hoy. Damos las gracias al Secretario General y a los exponentes por sus exposiciones informativas.

Consideramos que el tema propuesto por la Presidencia griega es apremiante. Las cuestiones de seguridad marítima ocupan un lugar importante en la arquitectura de la estabilidad y la seguridad mundiales y merecen sin duda la atención de los miembros responsables de la comunidad internacional. No obstante, debemos subrayar que la mayoría de las cuestiones planteadas en el debate de hoy —la delincuencia organizada transnacional, el comercio ilícito de armas, el tráfico de drogas, la trata de personas y la explotación ilegal de los recursos marinos— no forman parte de las competencias del Consejo de Seguridad. Más bien, son competencia de otros órganos del sistema de las Naciones Unidas, principalmente de la Comisión de las Naciones Unidas de Prevención del Delito y Justicia Penal, así como de la Tercera Comisión de la Asamblea General. Sin duda, todos esos retos son muy graves, pero deben abordarse en los foros pertinentes que cuenten con los conocimientos

especializados pertinentes. Por consiguiente, en lo que respecta a las cuestiones de seguridad marítima, el Consejo de Seguridad debe centrarse en aquellos aspectos que planteen una amenaza directa para la paz y la estabilidad internacionales.

Lo que sí recae en esa categoría, por cierto, es el riesgo de interrupción de la cadena mundial de suministro, que se mencionaba en la nota conceptual que se elaboró para la sesión de hoy (véase S/2025/300). Tomamos nota de que últimamente ha aumentado la frecuencia de las acciones encaminadas a crear impedimentos artificiales y amenazas al comercio marítimo. La estabilidad de ese comercio reviste importancia para todos los países, pero para los Estados insulares pequeños y para los Estados costeros en desarrollo en particular es una cuestión de supervivencia. Las acciones que he mencionado se basan en las denominadas medidas coercitivas unilaterales. Esas medidas son la forma favorita de los países occidentales —especialmente de los Estados miembros de la Unión Europea— de imponer a los demás sus propios paradigmas y preferencias políticas, que en ocasiones se antojan bastante extravagantes.

Las medidas coercitivas unilaterales son *a priori* ilegales y su uso contraviene el derecho internacional. Por lo tanto, los intentos de los países occidentales de justificar sus acciones ilegales en el mar aludiendo a las medidas coercitivas unilaterales que ellos mismos introdujeron contradicen una máxima que se remonta a los tiempos del derecho romano, según la cual ninguna parte puede aprovecharse de sus propios errores. Las referencias a supuestos intentos de eludir las medidas coercitivas unilaterales se utilizan para categorizar a algunos buques como pertenecientes a la llamada “flota en la sombra”. Ese término no está reconocido internacionalmente, ni existe ningún mecanismo internacional transparente que lo sustente.

Las acciones contra buques civiles en el mar son flagrantes e inéditas. Quizá solo sean comparables a la piratería, con la única diferencia de que son los países de la OTAN los que se adjudican el papel de “piratas del mar Báltico” por tamaño. Recientemente, Internet se llenó de imágenes de patrulleras estonias que intentaban apresar por la fuerza a un petrolero que navegaba en aguas internacionales. El capitán del buque recibió un ultimátum, a saber, que cambiara de rumbo y navegara hacia aguas territoriales estonias. Un equipo de asalto intentó abordar, en dos ocasiones, el petrolero desde un helicóptero. Al no conseguirlo, una embarcación naval estonia trató literalmente de embestir al petrolero. Todo ello bajo el pretexto —que no se sustenta en ningún fundamento jurídico internacional— de luchar contra la flota en la sombra. No es el primer caso de este tipo, ya que ha habido muchos otros.

Incluso en aguas territoriales, tales acciones constituirían una violación flagrante del derecho de paso pacífico. En aguas internacionales, constituyen simple y llanamente una infracción de la libertad de navegación. Esas son las normas fundamentales del derecho internacional consuetudinario codificadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. La inviolabilidad de esas normas y del principio de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón sobre el buque ha garantizado el funcionamiento estable y previsible del sistema de comercio marítimo internacional. Por ello, en la Convención se incluye una lista cerrada y bastante restringida de situaciones en las que cabe detener un buque con pabellón extranjero para inspeccionarlo. Ni en esa lista ni en la Convención en su conjunto puede encontrarse una sola mención a la llamada flota en la sombra.

A ese respecto, nos gustaría recordar a los recién acuñados “piratas del Báltico” y a sus “animadores” de la Unión Europea que la detención de un buque por cualquier otro motivo no mencionado en la Convención constituye, por definición, una grave infracción de la libertad de navegación y del derecho de paso pacífico o de tránsito. Por consiguiente, el comportamiento inaceptable de los países de la Unión Europea sienta un precedente muy peligroso. Si otros Estados siguieran su ejemplo, las cadenas de suministro mundiales se verían interrumpidas y el comercio marítimo sencillamente se paralizaría. Esa costumbre de utilizar las capacidades navales

de la OTAN para llevar a cabo ese tipo de acciones ilícitas no hará más que allanar de inmediato el camino hacia una escalada militar y plantear graves amenazas a la seguridad marítima.

Otro ejemplo de las medidas adoptadas por los Estados occidentales para socavar la seguridad marítima es el ataque terrorista contra dos gasoductos Nord Stream en el mar Báltico en septiembre de 2022. Ese delito se perpetró en las zonas económicas exclusivas de Dinamarca y Suecia y fuera de cualquier zona de conflicto armado, y ejerció consecuencias nefastas en materia de medio ambiente, energía y seguridad de la navegación.

Pese a que han transcurrido casi tres años desde el ataque terrorista contra los gasoductos Nord Stream, no se han identificado ni exigido responsabilidades a quienes organizaron y perpetraron los atentados. La Federación de Rusia ha planteado en repetidas ocasiones esta cuestión en el Consejo de Seguridad y ha propuesto elaborar un producto en el que se indique de forma inequívoca que es necesario llevar a cabo una investigación exhaustiva de lo ocurrido en la que participen todas las partes interesadas. Sin embargo, los miembros occidentales del Consejo de Seguridad bloquearon indefectiblemente todas nuestras iniciativas, y Alemania, Dinamarca y Suecia apartaron deliberadamente a nuestro país de la investigación. Además, la profunda conclusión a la que han llegado los supuestos investigadores es que, efectivamente, los oleoductos fueron volados. Ese es el costo real de las declaraciones que han formulado hoy las delegaciones occidentales sobre su supuesta preocupación por la seguridad marítima. Consideramos que son sus acciones las que plantean una amenaza directa para la seguridad marítima, al igual que su inacción a la hora de luchar contra la impunidad en lo que respecta a delitos concretos dirigidos contra infraestructuras submarinas transfronterizas.

Sr. Osman (Somalia) (*habla en inglés*): Permítaseme comenzar expresando nuestro sincero agradecimiento a la Presidencia griega por haber convocado este importante y oportuno debate. También damos una calurosa bienvenida al Secretario General, Sr. António Guterres, y le agradecemos su exhaustiva exposición informativa. Queremos asimismo dar las gracias a la Sra. Travlos y al profesor Bueger por sus exposiciones informativas.

Para Somalia y para África en su conjunto, la seguridad y la gestión sostenible de nuestro medio marítimo son cuestiones que revisten una gran importancia. Nuestras aguas son esenciales no solo para el bienestar económico de nuestros pueblos, sino también para la integración regional y el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales. Sin embargo, como Estados costeros, seguimos enfrentándonos a una serie de riesgos en constante evolución, entre ellos la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada no solo agota nuestros recursos marinos, sino que provoca una grave degradación y daños duraderos, a veces irreversibles, en ecosistemas oceánicos vitales. Esas amenazas son de naturaleza transnacional y, por tanto, requieren respuestas coordinadas y cooperativas en las que las naciones afectadas se encuentren en el centro de la solución.

Permítaseme destacar cuatro cuestiones principales.

En primer lugar, es necesario crear capacidad y transferir tecnología. Se reconoce ampliamente que los esfuerzos para hacer frente a las amenazas marítimas surten más eficacia cuando los Estados poseen las capacidades necesarias. Muchos países, especialmente en África, siguen necesitando un apoyo sostenido para fortalecer la aplicación del derecho marítimo, la vigilancia y los procesos judiciales. Subrayamos la importancia de una capacitación adaptada, del acceso a tecnologías avanzadas y de la inversión en recursos humanos e institucionales. La Estrategia Marítima Integrada de África 2050 de la Unión Africana y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África enuncian claramente esas prioridades,

que sirven como importantes hojas de ruta para la resiliencia nacional y regional. Hacemos un llamamiento a la comunidad internacional para que cree alianzas más sólidas y preste un apoyo específico que contribuya a desarrollar la capacidad de los Estados ribereños en la erradicación de las amenazas marítimas.

En segundo lugar, debemos fortalecer la cooperación internacional. Ningún Estado puede abordar esos retos mundiales de forma aislada. Mi delegación se ha beneficiado del apoyo y la colaboración de los vecinos de la región, las organizaciones internacionales y las coaliciones navales. Los mecanismos de la Unión Africana y el Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén son ejemplos notables de marcos diseñados para facilitar el intercambio de información, las operaciones conjuntas y los enfoques jurídicos armonizados. Es esencial que esa cooperación siga fortaleciéndose, y que se respete al mismo tiempo la soberanía y el liderazgo de los Estados ribereños en todo momento.

En tercer lugar, creemos que una protección marítima eficaz requiere un enfoque coordinado que aborde las causas profundas. Es importante reconocer que la seguridad marítima está estrechamente vinculada al desarrollo sostenible en tierra. La pobreza, el desempleo y la falta de oportunidades suelen empujar a las personas hacia actividades delictivas en el mar.

Un enfoque holístico que aborde las causas profundas debe reconocer la incidencia desproporcionada que tienen los delitos marítimos en las comunidades costeras vulnerables de los países en desarrollo y ayudarles a abordar los problemas sistémicos que hacen posible que persistan, incluida la erradicación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Las iniciativas de Economía Azul de la Unión Africana, cuyo objetivo es fomentar medios de vida sostenibles y una gestión responsable de los recursos marinos, representan una vía fundamental para abordar los factores subyacentes de la inseguridad marítima. Alentamos un mayor respaldo internacional a esas iniciativas, que son vitales para garantizar la estabilidad a largo plazo.

En cuarto lugar, debemos defender el derecho internacional. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos pertinentes proporcionan el fundamento jurídico para que nuestros océanos sean utilizados de manera pacífica y caracterizada por la cooperación. El cumplimiento de esas obligaciones y de la soberanía e integridad territorial de los Estados ribereños es esencial para fomentar la confianza y garantizar una cooperación eficaz. Somalia concede gran importancia a la aplicación plena y efectiva de esos marcos y alienta a que prosiga la asistencia internacional a los Estados ribereños que trabajan para elaborar y armonizar la legislación nacional en consecuencia.

En conclusión, mi delegación reitera su determinación de trabajar de manera constructiva con los miembros del Consejo y con la comunidad internacional en general para hacer realidad la visión de unos mares seguros y prósperos y regulados por el derecho para todos.

Sr. Dharmadhikari (Francia) (*habla en francés*): Quisiera dar las gracias a Grecia por haber tomado la iniciativa de organizar esta sesión sobre la seguridad marítima, y naturalmente doy la bienvenida al Primer Ministro Kyriakos Mitsotakis, así como al Ministro de Relaciones Exteriores, Sr. Gerapetritis. Quisiera dar las gracias al Secretario General por su discurso, así como a la Sra. Travlos y al Sr. Bueger por sus exposiciones informativas.

En primer lugar, la seguridad de las zonas marítimas depende ante todo de que se cumpla el derecho internacional. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece el marco jurídico en el que deben desarrollarse todas las actividades marítimas. Francia reitera su adhesión a la libertad de navegación de

conformidad con sus obligaciones internacionales. Sin normas comunes, los mares y océanos se convertirían en un escenario de confrontación permanente. El Consejo de Seguridad tiene la responsabilidad de velar por el cumplimiento del derecho del mar y de obrar en favor del arreglo pacífico de las controversias, en el marco del Artículo 36 de la Carta de las Naciones Unidas.

Francia reitera su apoyo a la Organización Marítima Internacional, que desempeña un papel esencial en la fijación de normas comunes elevadas en materia de seguridad marítima y de prevención y lucha contra la contaminación del mar. Francia recuerda su empeño europeo de apoyar la aplicación del derecho internacional, así como de sus normas, y de promover una evaluación autónoma de la situación marítima en el marco de la estrategia de seguridad marítima de la Unión Europea, aprobada bajo la Presidencia griega en 2014.

Sin embargo —y esta es mi segunda observación— el espacio marítimo es el escenario de las amenazas transnacionales a las que debemos dar una respuesta colectiva y coordinada. Los obstáculos a la libertad de navegación constituyen una amenaza importante para la seguridad. Frente a las costas del Yemen, los huzíes respaldados por el Irán deben poner fin a sus ataques desestabilizadores y a sus violaciones del embargo de armas. En la resolución 2722 (2024), el Consejo recordó que, de conformidad con el derecho internacional, los Estados tienen derecho a defender sus buques de ese tipo de ataques. Los grupos delictivos se alimentan de la inseguridad marítima para dedicarse a otras formas de tráfico, en particular el tráfico ilícito de migrantes, como estamos viendo en el Mediterráneo, y el tráfico de drogas, sobre todo entre América Latina y Europa.

Los transbordos ilícitos se utilizan para eludir los regímenes de sanciones establecidos por el Consejo y cuyo objetivo es luchar contra la proliferación de armas de destrucción masiva. El Consejo de Seguridad debe mantener una actitud vigilante ante esas violaciones de sus resoluciones, y los Estados deben redoblar sus esfuerzos para vigilar el tráfico marítimo en respuesta a esta amenaza y a la de las flotas fantasma.

En tercer lugar, Francia está decidida a luchar contra la inseguridad marítima en numerosas partes del mundo. En el golfo de Guinea, Francia apoya a sus asociados africanos en su cooperación para evaluar la situación marítima, en sus actividades de seguridad marítima y en la lucha contra las actividades ilícitas en el marco de la Arquitectura de Yaundé. Francia apoya a la región a través de iniciativas europeas, en particular la presencia marítima coordinada en el golfo de Guinea, y también manifiesta su determinación a nivel nacional mediante la operación Corymbe.

Ese esfuerzo destinado a proteger los mares también lo desplegamos en el noroeste del océano Índico. Francia mantiene su empeño estrictamente defensivo en el marco de las operaciones de la Política Común de Seguridad y Defensa de la Unión Europea, ya se trate de la Fuerza Naval de la Unión Europea u Operación Aspides para apoyar la libertad de navegación frente a las costas del Yemen, o de la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea para luchar contra la piratería y el tráfico en el golfo de Adén. En el Mediterráneo, la Fuerza Naval de la Unión Europea en el Mediterráneo (operación IRINI) aplica el embargo de armas frente a las costas de Libia y contribuye a la lucha contra el tráfico de todo tipo.

El respeto de la libertad de navegación es esencial en todos los mares y todos los océanos. En el mar Negro, es esencial para la seguridad alimentaria y las cadenas de suministro mundiales. Desde el estallido de la agresión rusa contra Ucrania en febrero de 2022, Francia ha apoyado los esfuerzos encaminados a garantizar la protección de los buques civiles y la exportación de cereales en el mar Negro. En Asia, a Francia le sigue preocupando la situación en el mar de China meridional, donde no deben cuestionarse las libertades de alta mar. Se opone a todo uso de la fuerza o de la coacción, y pide que se solucionen de manera pacífica los conflictos.

En cuarto lugar, la seguridad marítima también es inseparable de la protección del medio marino y de la lucha contra la contaminación ambiental y el cambio climático. Francia ha asumido la responsabilidad de proteger el océano y gestionar sus recursos de forma sostenible. Con este espíritu ha decidido, junto con Costa Rica, acoger la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Océano en Niza el próximo mes de junio. En Niza se esperan avances significativos en la descarbonización del transporte marítimo y en la lucha contra la contaminación por plásticos. Francia exhorta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que firmen y ratifiquen sin demora el Acuerdo 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.

A Francia le preocupan las recientes solicitudes de expedición, fuera del marco de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, de licencias de explotación para extraer recursos minerales en alta mar. Eso constituiría una violación del derecho internacional, en particular del principio de sujeción de esos recursos al régimen de patrimonio común de la humanidad.

Frente a esos desafíos, necesitamos una acción colectiva, decidida y coherente para reforzar la seguridad marítima y proteger nuestros espacios marítimos.

Sr. Žbogar (Eslovenia) (*habla en inglés*): Deseo dar las gracias a Grecia por haber organizado el debate de hoy. Su presencia hoy aquí, Señor Primer Ministro, demuestra el apoyo de Grecia no solo a la seguridad marítima, sino también a las Naciones Unidas y al papel del Consejo de Seguridad. También doy las gracias al Secretario General, a la Sra. Travlos y al Sr. Bueger por presentar sus puntos de vista sobre este tema tan importante que, directa o indirectamente, afecta a todos los Estados.

A lo largo de la historia, los océanos, que cubren el 75 % de la superficie terrestre, han sido un pilar de la actividad humana que no solo ha permitido sostener los medios de vida, el comercio y el desarrollo, sino también la acción militar. En la actualidad, el transporte marítimo representa el 80 % del volumen del comercio mundial de bienes, lo que lo convierte en un factor crítico para el desarrollo y la prosperidad de los Estados. Todos los exponentes nos han recordado hoy casos recientes que así lo demuestran. El comercio internacional depende de un entorno estable y seguro; de ahí que la seguridad marítima sea una preocupación y un área de interés común.

Aunque demos nombres diferentes a los mares y océanos, estos no dejan de constituir una sola masa de agua, por lo que la cooperación entre los Estados es indispensable. En ese contexto, quisiera formular tres observaciones.

En primer lugar, coincidimos plenamente con el Secretario General, que ha hecho énfasis en la necesidad de respetar el derecho internacional. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el principal marco jurídico para cooperar a ese respecto. Los Estados están obligados a cumplir sus responsabilidades de buena fe y a tomar todas las medidas necesarias para evitar posibles abusos. En los casos en que se produzcan infracciones, debe garantizarse la rendición de cuentas. Los Estados también deben asegurarse de aplicar las resoluciones del Consejo de Seguridad, incluidas las relativas a las sanciones marítimas, y prevenir posibles evasiones, sobre todo las que se dan mediante cambios de pabellón, la usurpación de sistemas de identificación automática y acciones similares.

En segundo lugar, en lo que respecta al mantenimiento de la seguridad marítima, se trate de los hechos sucedidos frente a las costas de Somalia o en el golfo de Guinea, o de los ataques de los huzíes en las rutas marítimas del mar Rojo, debemos hallar la manera de combatir de forma global el contrabando, el tráfico ilegal, la piratería y el terrorismo. Al trabajar para prevenir el contrabando marítimo y el tráfico ilegal, también debemos ocuparnos de evitar las transferencias marítimas

ilícitas de armas de destrucción masiva y productos de doble uso, en consonancia con el derecho internacional. Eslovenia mantiene su empeño en contribuir a la seguridad marítima, por ejemplo, a través de las tres operaciones navales de la Unión Europea, que mi colega de Francia acaba de mencionar: la operación IRINI, que, mediante inspecciones, ayuda a aplicar el embargo de armas frente a las costas de Libia; la operación Atalanta, que contribuye a combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar frente a las costas de Somalia; y la operación Aspides, que tiene un mandato defensivo en el mar Rojo. Estamos convencidos de que los mecanismos y las actividades regionales pueden desempeñar un papel considerable en el marco amplio de colaboración internacional en materia de seguridad, que incluye la seguridad marítima. La mayor parte de las inquietudes relativas a la inseguridad física de las rutas marítimas se relacionan con sus repercusiones en las cadenas mundiales de suministro y en el comercio marítimo internacional. Sin embargo, Eslovenia también está muy preocupada por otras implicaciones más amplias, sobre todo los desastres ambientales provocados por derrames de petróleo, incidentes con los cargamentos o vertidos de otras sustancias tóxicas. La seguridad marítima debe abordar la resiliencia ante el clima, ya que la subida del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y la pérdida de biodiversidad marina representan una amenaza para las comunidades costeras y la estabilidad mundial.

En tercer lugar, en lo que respecta al uso de las nuevas tecnologías, es necesario invertir en equipos y en la creación de capacidades para garantizar la seguridad y la protección de las infraestructuras portuarias y el conocimiento situacional marítimo. Solo así los Estados podrán afrontar y contrarrestar las amenazas a la seguridad marítima, como el terrorismo, la piratería y los robos a mano armada; el contrabando y el tráfico de bienes y estupefacientes, así como la trata de personas; y la migración irregular. En la mayoría de los casos, esas amenazas se potencian gracias a innovaciones tecnológicas y equipos avanzados. Debemos estar preparados para hacer frente a los retos de la seguridad marítima, que siguen evolucionando. El uso de las nuevas tecnologías, combinado con la adquisición de competencias digitales y el perfeccionamiento de la ciberseguridad, puede contribuir de forma sustancial a la capacidad de los Estados ribereños para garantizar la seguridad y gestionar los riesgos en las zonas marítimas y costeras.

Para concluir, los océanos y las vías de navegación son un recurso planetario, una infraestructura y un entorno vital que nos pertenece a todos. Sobre ellos también recae nuestra responsabilidad compartida. Para utilizarlos plenamente y de forma sostenible, hay que gestionarlos como se debe, lo cual implica protegerlos de la degradación ambiental y la destrucción, y garantizar la seguridad marítima a todas las partes interesadas.

Sra. Rodrigues-Birkett (Guyana) (*habla en inglés*): Guyana acoge con satisfacción el liderazgo de Grecia, Excmo. Sr. Kyriakos Mitsotakis, así como su participación en la sesión de alto nivel de este día sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional en pro de la estabilidad mundial, un tema que reviste gran importancia para Guyana y para el resto de la comunidad mundial. También damos las gracias al Secretario General Guterres por sus observaciones tan perspicaces, y a la Sra. Melina Travlos y al profesor Christian Bueger por sus exposiciones.

En materia de seguridad marítima, la cooperación mundial no es solo una opción deseable, sino una necesidad. Basta con un solo indicador —el hecho de que más del 80 % del volumen del comercio mundial de bienes se realice por mar— para entender que esa cooperación es indispensable para la estabilidad mundial.

Unida, la comunidad mundial debe ser capaz de responder de forma adecuada tanto a los desafíos tradicionales como a los nuevos en el ámbito marítimo. Entre esos desafíos, figuran la piratería; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada;

las amenazas a la ciberseguridad; las amenazas contra las instalaciones mar adentro; las violaciones de las fronteras marítimas establecidas; los delitos transfronterizos; la protección y preservación del medio marino; y los efectos del cambio climático.

La protección de los puertos y de las infraestructuras conexas también forma parte esencial de un enfoque holístico de la seguridad marítima que garantice el nivel de protección necesario para asegurar las cadenas mundiales de suministro, las cuales son vitales.

Las amenazas recientes a la navegación marítima han dejado al descubierto las vulnerabilidades de las rutas comerciales marítimas mundiales y han provocado perturbaciones generalizadas en el comercio y las cadenas de suministro mundiales. Las implicaciones para la seguridad nacional también se han dejado sentir con intensidad en muchos países, lo cual subraya la necesidad urgente de reforzar la seguridad marítima. A raíz de los ataques a buques mercantes y comerciales en el mar Rojo, a los que se suma el conflicto en Ucrania y sus repercusiones en las rutas marítimas del mar Negro, la perturbación del transporte marítimo mundial en los últimos tres años ha tenido consecuencias de gran alcance, sobre todo en la seguridad alimentaria y energética mundial. Por ejemplo, los ataques en el mar Rojo ocasionaron un aumento en los tiempos de tránsito y de los costos de transporte, ya que las compañías navieras desviaron el comercio alrededor del cabo de Buena Esperanza. Además de las consecuencias financieras, la ampliación de las rutas contribuyó a aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que exacerba las preocupaciones ambientales.

Guyana elogia los esfuerzos proactivos y colaborativos que condujeron a la Iniciativa sobre el Transporte Seguro de Cereales y Productos Alimenticios desde los Puertos Ucranianos en 2022, así como las gestiones diplomáticas que dieron lugar al reciente cese de los ataques contra buques en el mar Rojo. Esperamos que esos esfuerzos revitalicen la colaboración en materia de seguridad y protección marítimas.

Guyana desea hacer cuatro observaciones.

En primer lugar, los Estados Miembros deben respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que es el principal marco internacional en materia de gobernanza marítima.

En segundo lugar, Guyana reconoce la labor de la Organización Marítima Internacional dedicada a promover la seguridad y protección del transporte marítimo, garantizando al mismo tiempo la libertad de navegación. Encomiamos su programa de cooperación técnica, actualizado en 2024 y descrito en la publicación *All Hands on Deck*, y consideramos que las opciones estratégicas propuestas, que comprenden la creación de capacidades, la inversión en nuevos sistemas y la ejecución de proyectos de infraestructura y tecnología marítimas, son pertinentes para el discurso.

En tercer lugar, en diversos lugares del mundo, los conflictos y las fricciones geopolíticas determinan el modo en que actores estatales y no estatales utilizan el espacio marítimo para proyectar fuerza e influencia. De ello se desprende la necesidad de priorizar la cooperación internacional basada en el diálogo y no la competencia, ya que el resultado final nos afectará a todos, independientemente de la situación geográfica o la distancia física.

Por último, las amenazas para la navegación y para las operaciones marítimas están evolucionando, en un momento en que los efectos del cambio climático complican los desafíos tradicionales. El calentamiento del océano Ártico, por ejemplo, que conduce a un deshielo cada vez más rápido, tendrá repercusiones de gran alcance, entre ellas la elevación del nivel del mar. La inversión en sistemas de alerta temprana debe ir acompañada de la aplicación de tecnologías asequibles para hacer frente a las vulnerabilidades existentes, como es la incidencia del cambio climático en la navegación marítima. Abogamos también por la cooperación internacional en

lo que respecta a la transferencia de tecnología, el intercambio de información y la gobernanza, y en particular en el uso de la inteligencia artificial.

La seguridad marítima exige un sólido enfoque de colaboración, desde el nivel local hasta el mundial. Debemos utilizar todas las herramientas disponibles para impulsar este tipo de enfoque, si queremos abordar la seguridad marítima de una manera integral.

Sr. Kariuki (Reino Unido) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Primer Ministro Mitsotakis por haber convocado esta importante sesión y por el liderazgo de la Presidencia griega en torno a esta cuestión. Expreso también mi gratitud al Secretario General Guterres, a la Sra. Travlos y al Sr. Beuger por sus exposiciones de hoy.

El Reino Unido, al igual que Grecia, tiene una larga historia naval y defiende seriamente la seguridad marítima mundial. Por otro lado, para hacer frente a las crecientes amenazas que se ciernen sobre nuestros mares, nuestros pueblos y nuestra prosperidad compartida, se necesita una actuación mundial. Así pues, el Reino Unido está firmemente decidido a trabajar en el marco de la OTAN y de la fuerza expedicionaria conjunta y a colaborar con otros asociados y amigos, a fin de contribuir a nuestra seguridad colectiva. Ello comporta trabajar conjuntamente con países de África, Asia, América Latina y el Caribe para hacer frente a las amenazas allá donde se produzcan. El despliegue de un grupo de aviones de caza británicos en el Indo-Pacífico evidencia nuestra determinación de trabajar junto a nuestros asociados en una región de importancia fundamental para la paz y la prosperidad mundiales.

En el mar Negro, junto a nuestros asociados, contribuimos a proteger el corredor marítimo establecido por Ucrania. Asimismo, junto con Noruega, hemos impulsado la Coalición de Capacidades Marítimas, que ayuda a defender las aguas soberanas de Ucrania. Esta iniciativa se suma a otros esfuerzos orientados a atajar las operaciones de la denominada “flota oscura”.

En Oriente Medio, hemos ayudado a prevenir ataques de los huzíes contra la navegación en el mar Rojo, en particular en el marco de la operación Guardián de la Prosperidad, junto con los Estados Unidos y otros países. Nuestros colegas europeos se han sumado a esos esfuerzos a través de la operación naval Aspides de la Unión Europea. Agradecemos el liderazgo de Grecia, y en particular la posibilidad de instalar el centro de mando en Larisa.

Abogamos por un esfuerzo colectivo para garantizar el respeto del embargo de armas establecido en la resolución 2216 (2015) y para prestar apoyo a la guardia costera yemení. Debemos velar también por que el embargo de armas se aplique frente a las costas de Libia, y esperamos que este mes se prorrogue el mandato de la operación IRINI de la Fuerza Naval de la Unión Europea en el Mediterráneo.

En términos más generales, nuestra alianza con Grecia es un ejemplo de colaboración encaminada a proteger a nuestros países frente a las amenazas marítimas, en particular las derivadas de la inmigración ilegal y el contrabando de drogas. Paralelamente, en nuestro país estamos introduciendo cambios en la legislación para luchar contra las redes de contrabando de migrantes y cortar sus fuentes de ingresos. Por otro lado, el Reino Unido mantiene su firme adhesión a la libertad de navegación y a la primacía de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Frente a amenazas tan diversas, debemos intensificar nuestros esfuerzos colectivos, entre otras cosas ampliando nuestra colaboración ante los desafíos estratégicos en el marco de la Organización Marítima Internacional, cuya sede el Reino Unido tiene el orgullo de acoger. De cara al futuro, debemos fortalecer nuestro trabajo conjunto, tanto en el seno del Consejo como en el marco de alianzas bilaterales, para legar unos mares seguros a las generaciones venideras.

Sr. Hwang (República de Corea) (*habla en inglés*): Agradezco que la Presidencia griega haya convocado esta importante sesión dedicada a la seguridad marítima y

doy las gracias al Secretario General por su esclarecedora exposición. Expreso también mi gratitud a la Sra. Travlos y al Sr. Beuger por sus intervenciones.

Como nación peninsular con un profundo interés en la seguridad marítima, la República de Corea acoge con beneplácito este oportuno debate abierto. Desde los ataques contra buques comerciales en el mar Rojo hasta las actividades de piratería en el golfo de Guinea y junto a las costas de Somalia, las amenazas marítimas exigen una respuesta más coordinada. Un elemento central de esa respuesta es el respeto sistemático de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece una gobernanza basada en normas.

Permítaseme insistir en la importancia crucial de defender los principios fundamentales de dicha Convención, en particular el de la libertad de navegación, así como destacar tres ámbitos en los que el Consejo de Seguridad tiene un papel fundamental.

En primer lugar, debemos mejorar nuestra respuesta colectiva frente a los delitos marítimos transnacionales. Desde el Caribe, donde se aprovechan las fronteras marítimas para traficar con drogas y armas, hasta el Mediterráneo, donde las redes delictivas siguen utilizando las rutas costeras para actividades de contrabando y explotación, la delincuencia marítima transnacional plantea una serie de amenazas graves para la estabilidad y la seguridad regionales: amenazas que ningún Estado puede afrontar por sí solo. Por su parte, Corea participa activamente en diversas iniciativas destinadas a atajar este tipo de delitos, entre ellas el Grupo de Contacto sobre la Piratería frente a las Costas de Somalia y el Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia. Exhortamos a todos los Estados Miembros a que pongan sus capacidades y recursos a disposición de estos esfuerzos colectivos cruciales.

En segundo lugar, la obligación de proteger a los buques civiles y a las tripulaciones debe cumplirse en todo momento. Como demuestran claramente los recientes ataques de los huzíes contra embarcaciones comerciales en el mar Rojo, los buques mercantes están expuestos a una serie de amenazas. Destacan entre ellas los conflictos armados, los actos de ciberinjerencia —por ejemplo, la manipulación del Sistema de Posicionamiento Global— y las confiscaciones ilegales. Además, considerando que, según los informes, el tráfico marítimo en el mar Rojo se ha reducido en un 50 % desde 2023, es evidente que todo ello, además de poner en peligro la vida de los navegantes, plantea una amenaza para el comercio mundial y la seguridad económica. Asimismo, los lanzamientos de misiles norcoreanos, realizados sin alerta previa y sin suficientes avisos a la navegación, comprometen la seguridad de los buques civiles en la región. Para hacer frente a estas amenazas inmediatas y salvaguardar las principales rutas marítimas, es vital mejorar el intercambio de información y garantizar una presencia naval coordinada en las aguas de alto riesgo. Por ejemplo, hemos tenido una participación activa en las Fuerzas Marítimas Combinadas en Oriente Medio y hemos desplegado unidades navales en el golfo de Adén.

En tercer lugar, el Consejo debe actuar con decisión cuando el espacio marítimo se utilice para facilitar la proliferación de armas de destrucción masiva. Consideramos sumamente preocupantes las constantes actividades marítimas ilícitas de la República Popular Democrática de Corea, que contravienen resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Sus tácticas de evasión para comerciar artículos prohibidos van desde las transferencias entre buques y la ocultación del pabellón hasta el registro falso y la manipulación del sistema de identificación automática. Esas actividades en evolución siguen financiando los programas nucleares y de misiles ilegales del país. Sin embargo, la aplicación de las sanciones marítimas se ve a menudo socavada a consecuencia de lagunas jurisdiccionales, de una capacidad limitada y de la ausencia de voluntad política. Además, la disolución del Grupo de Expertos del Comité establecido en virtud de la resolución 1718 (2006) por parte de un miembro permanente del Consejo de Seguridad ha debilitado aún más la vigilancia y el cumplimiento.

En las resoluciones del Consejo de Seguridad relativas a la República Popular Democrática de Corea se estipula que los Estados miembros están obligados a incautar, inspeccionar e inmovilizar cualquier buque que se encuentre en sus puertos si hay motivos razonables para creer que está involucrado en actividades prohibidas en las resoluciones, y que podrían tomar estas medidas también en sus aguas territoriales. Además, en la resolución 2375 (2017) se insta a los Estados Miembros a inspeccionar en alta mar los buques de los que se sospeche razonablemente que transportan carga prohibida, con el consentimiento del Estado del pabellón.

A ese respecto, la República de Corea seguirá colaborando estrechamente con sus asociados para compartir información y coordinar acciones —tanto en el mar como en el aire— para disuadir a la República Popular Democrática de Corea de cometer violaciones marítimas e impedir las. También estamos decididos a fomentar las capacidades de aplicación de la normativa marítima de los países en desarrollo y de los principales Estados de abanderamiento.

Para terminar, esperamos que el debate de hoy sirva como un paso adelante necesario para salvaguardar la estabilidad del mar, que es el bien común mundial del que todos dependemos.

El Presidente (*habla en inglés*): El representante de Dinamarca ha pedido la palabra para formular una nueva declaración.

Sr. Ruge (Dinamarca) (*habla en inglés*): Hubiera preferido no volver a intervenir, pero he de responder a los comentarios de un miembro del Consejo relativos al sabotaje del Nord Stream.

A Dinamarca le preocupan sobremanera los ataques contra infraestructuras críticas. Nos tomamos muy en serio el sabotaje de los gasoductos Nord Stream y, junto con Alemania y Suecia, hemos mantenido al Consejo de Seguridad plenamente informado durante todo el proceso de investigación. Lo hemos hecho tanto de palabra como a través de numerosas notas a lo largo de 2022, 2023 y 2024.

Señalamos que en Alemania se está llevando a cabo una investigación penal sólida y digna de crédito, y confiamos plenamente en que esta investigación se está acometiendo de manera imparcial y exhaustiva, en consonancia con todas las normas y procedimientos pertinentes. Es importante que dejemos que esta investigación que se está llevando a cabo siga su curso. Dinamarca ha colaborado estrechamente con las autoridades extranjeras competentes, especialmente en lo relativo a los aspectos técnicos de las investigaciones. Las autoridades rusas han recibido con regularidad información del progreso de nuestras investigaciones.

El Presidente (*habla en inglés*): Quisiera recordar a las delegaciones que deben limitar sus declaraciones a una duración máxima de tres minutos a fin de que el Consejo pueda llevar a cabo su labor en forma diligente. Transcurridos los tres minutos, la luz del micrófono parpadeará para indicar que se debe concluir la intervención.

Tiene ahora la palabra el representante de Egipto.

Sr. Mahmoud (Egipto) (*habla en inglés*): Tengo el honor de formular esta declaración en nombre del Ministro de Relaciones Exteriores, Emigración y Expatriados Egipcios de Egipto, Excmo. Sr. Badr Abdelatty, quien deseaba participar en esta sesión pero no pudo asistir debido a obligaciones previas.

Felicito a la Presidencia por haber convocado este importante debate sobre la seguridad marítima. También doy las gracias al Secretario General y a todos los exponentes por sus esclarecedoras actualizaciones.

El debate de hoy se celebra en un momento de tensiones sin precedentes en el ámbito marítimo mundial, tensiones que ponen de relieve hasta qué punto la seguridad marítima se ha vuelto indisoluble de las crisis regionales, las tensiones

geopolíticas y los conflictos sin resolver. Es un recordatorio de que los océanos y las vías marítimas que unen nuestro mundo también pueden verse afectados por las divisiones que nos aquejan en tierra.

En ningún lugar es más evidente ese hecho que en el mar Rojo, que en los últimos meses se ha convertido en un escenario de amenazas contra la libertad de navegación y comercio. Esa escalada, que se manifiesta en ataques ilegales reiterados contra la navegación comercial, no puede analizarse aislada del contexto regional más amplio. Lamentablemente, es consecuencia directa del deterioro de la situación en Oriente Medio y, en particular, de la guerra israelí inhumana librada en la Franja de Gaza.

Egipto no puede sino expresar su profunda preocupación y condena por la guerra israelí que se libra constantemente contra Gaza, la cual ha infligido un sufrimiento humano ingente y abocado en la desestabilización de una región ya de por sí inestable. Las hostilidades prolongadas y la crisis humanitaria que se desarrolla sobre el terreno han ejercido efectos de dominó que se extienden mucho más allá de las inmediaciones del conflicto. De hecho, repercuten en todos los medios marítimos, sobre todo en el mar Rojo. La consiguiente polarización regional, unida a la explotación de las rutas marítimas por agentes no estatales, ha perturbado las cadenas de suministro y puesto en peligro la libertad de navegación.

A ese respecto, no puede reinar una seguridad marítima duradera en la región si no se abordan los factores subyacentes de la inestabilidad, en primer lugar, la situación en Gaza, además de la escalada de las tensiones en el Yemen. El camino hacia el restablecimiento de la seguridad de la navegación en el mar Rojo y otras vías fluviales estratégicas comienza con la adopción de medidas rotundas de distensión que allanen el camino hacia soluciones políticas duraderas.

A este respecto, Egipto acoge con satisfacción el acuerdo de alto el fuego alcanzado entre los Estados Unidos y los huzíes tras los esfuerzos encomiables de la Sultanía de Omán. Representa un paso hacia la distensión regional, y esperamos que allane el camino hacia el logro de una solución más amplia que garantice la libertad de navegación marítima.

El efecto que ha ejercido la escalada regional en Egipto ha sido considerable. Como custodio del canal de Suez, Egipto ha hecho frente a repercusiones enormes debidas al deterioro del entorno de seguridad. En 2024, Egipto registró una pérdida de ingresos de 7.000 millones de dólares a consecuencia de la reducción de la navegación por el mar Rojo. A pesar de esos retos, Egipto no ha escatimado esfuerzos para mantener el papel fundamental del canal en el comercio mundial y las redes de la cadena de suministro. Hemos adoptado una estrategia de futuro para garantizar que el canal de Suez siga siendo una ruta de tránsito fiable y segura.

Egipto ha acelerado la inversión en la zona económica del canal de Suez, transformándola en un centro mundialmente competitivo de logística, fabricación avanzada e industrias ecológicas. Seguimos decididos a mantener la seguridad y la eficacia del canal, y tomamos nota positivamente del apoyo internacional encaminado a salvaguardar este lugar de paso crucial. También reiteramos que toda iniciativa relacionada con la seguridad y el desarrollo marítimos en el mar Rojo debe concebirse en estrecha consulta con los Estados ribereños del mar Rojo, que son los que se encuentran en mejores condiciones para comprender la dinámica de la región.

Asimismo, nos suscitan preocupación los informes sobre la creciente cooperación entre agentes armados no estatales en la región, en particular en lo que respecta al contrabando de armas, que socava aún más la seguridad marítima. Estas redes ilícitas deben abordarse a través de la mejora de la cooperación regional y los mecanismos de vigilancia, así como respetando las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad.

Egipto subraya la importancia de adoptar un enfoque integral de la seguridad marítima que abarque la cooperación, la creación de capacidades y la resiliencia

institucional. Abogamos por la cooperación entre Estados, el desarrollo de mecanismos de alerta temprana y la colaboración entre los sectores público y privado en el ámbito marítimo. Hacemos un llamamiento al Consejo de Seguridad para que siga siendo vigilando la evolución de las amenazas a la seguridad marítima, incluidos los ciberataques, la proliferación de armamento avanzado y los riesgos que plantean los agentes no estatales. El marco jurídico internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sigue siendo sumamente pertinente en el contexto de la suavización de las tensiones.

Para concluir, Egipto reitera su defensa del mantenimiento de la seguridad marítima en tanto que pilar esencial de la paz internacional. Seguiremos desempeñando nuestro papel, como custodios del canal de Suez y como miembro responsable de la comunidad internacional, en el fomento de la cooperación, la estabilidad y el paso seguro en nuestra región y fuera de ella.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de Tailandia.

Sr. Chaivaivid (Tailandia) (*habla en inglés*): Mi delegación quisiera elogiar a Grecia por haber convocado este debate tan oportuno e importante y expresar su agradecimiento al Secretario General Guterres por sus perspectivas esclarecedoras.

La seguridad marítima no es solamente una cuestión de intereses estratégicos, sino una cuestión de responsabilidad común para la humanidad. Hoy Tailandia desea destacar los siguientes aspectos clave.

En primer lugar, para mejorar la seguridad y la estabilidad marítimas, debemos cumplir el derecho internacional, incluida, naturalmente, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982, que sirve de marco jurídico rector de todas las actividades en los océanos y los mares. Un orden marítimo seguro, previsible y basado en las normas del derecho internacional es vital para la paz mundial y la prosperidad común.

En segundo lugar, el despliegue de esfuerzos concertados entre los Estados Miembros es esencial para garantizar respuestas eficaces y oportunas a los retos cambiantes y transfronterizos de la seguridad marítima. El conocimiento situacional marítimo, en particular mediante el intercambio de información, los ejercicios conjuntos y la creación de capacidades, es fundamental para contrarrestar las amenazas marítimas y salvaguardar un ámbito marítimo pacífico.

En tercer lugar, debemos acelerar la adopción de nuestras medidas colectivas en pos de un uso sostenible y equitativo de los recursos marítimos. A ese respecto, Tailandia sigue decidida a redoblar sus esfuerzos para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Estamos trabajando a favor de la planificación espacial marina en el marco de la economía azul de Tailandia y la ratificación del Acuerdo de la CNUDM 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.

La seguridad marítima es un pilar fundamental de la estrategia global de seguridad de Tailandia. Participamos activamente en la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y sus plataformas, así como en marcos multilaterales como la Organización Marítima Internacional y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, en el fomento de una cooperación sustantiva para hacer frente a las amenazas comunes en materia de seguridad marítima. Y ahora esperamos con interés las deliberaciones de la Tercera Conferencia sobre el Océano, que se celebrará el próximo mes en Francia.

Para terminar, permítaseme reiterar que el empeño mundial a favor de la cooperación marítima internacional es vital, no solo para la defensa nacional, sino también para impulsar el desarrollo sostenible, la prosperidad económica y la conectividad.

Debemos garantizar que nuestros océanos sigan siendo abiertos, pacíficos y sostenibles para las generaciones presentes y futuras.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de Rumanía.

Sr. Feruță (Rumanía) (*habla en inglés*): Rumanía encomia a la Presidencia griega por haber organizado este debate abierto de alto nivel.

Además de la declaración que debe formular la delegación de la Unión Europea, quisiera añadir algunas observaciones.

La seguridad marítima es un tema transversal que afronta amenazas sin precedentes, como hemos oído decir a los exponentes hoy. La comunidad internacional debe, en primer lugar, garantizar que el derecho internacional se mantenga y se cumpla en todos los océanos y mares y, en segundo lugar, reafirmar el papel de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) como marco jurídico para todas las actividades en los océanos y los mares. Es imprescindible que se respeten las libertades y obligaciones establecidas en virtud de la CNUDM, incluida la libertad de navegación y sobrevuelo. El Consejo de Seguridad desempeña un papel importante en ese sentido.

Todos los mares deben seguir siendo libres, estables y seguros. Todos nos beneficiamos de ello. El mar Negro tiene una importancia estratégica para la resiliencia mundial. La seguridad marítima en el mar Negro es, en consecuencia, vital. Hay que defender la libertad de navegación de los buques comerciales y rechazar todo intento de restringir esta libertad o de ampliar la jurisdicción marítima por la fuerza.

El entorno de la seguridad en el mar Negro y el papel fundamental de la región en la resiliencia de las cadenas mundiales de suministro —este-oeste y norte-sur— se están viendo socavados por la guerra de agresión rusa contra Ucrania. Las consecuencias se extienden mucho más allá de la región, especialmente en lo que respecta a la seguridad alimentaria y energética. Las minas flotantes y los incidentes como el de septiembre de 2024, cuando un misil alcanzó un buque mercante con bandera de un tercer país que transportaba cereales desde Ucrania, ponen de relieve la magnitud de la amenaza en el mar Negro, mientras prosigue la agresión rusa contra Ucrania.

Subrayamos la importancia de un alto el fuego total en Ucrania, en particular en la zona marítima. Rumanía apoya todas las medidas encaminadas a lograr una paz integral, justa y duradera en Ucrania, de conformidad con el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas. Eso permitirá también suprimir las amenazas actuales para la navegación en el mar Negro. Rumanía está dispuesta a contribuir a la aplicación de un alto el fuego marítimo.

Rumanía ha abordado los actuales retos del mar Negro de forma responsable, conforme al derecho internacional y con espíritu de solidaridad. Recordamos nuestra colaboración firme para garantizar la continuidad de las cadenas de suministro de cereales desde Ucrania a los mercados mundiales. Nuestra labor conjunta con los países ribereños, incluidos Türkiye y Bulgaria, sobre el desminado en el mar Negro también supone un apoyo a ese esfuerzo.

Al igual que Grecia, Rumanía es un país con gente de mar en diversas rutas marítimas internacionales. Prestamos especial atención a la seguridad de los buques mercantes y comerciales y sus tripulaciones. Nos preocupa el cada vez mayor número de incidentes y ataques a la navegación internacional, como los cometidos por los huzies en el mar Rojo. Pedimos que se ponga fin a ese tipo de ataques en todos los océanos y mares.

Rumanía acoge con agrado la liberación de la tripulación del MV Galaxy Leader, en particular de un ciudadano rumano, tras más de un año de detención ilegal por los huzies. Queremos dar las gracias de nuevo a todos los que han participado en esta empresa compleja.

Agradecemos las medidas del Consejo de Seguridad y de todos los países que han participado en el despliegue de esfuerzos para restablecer la libertad de navegación en el mar Rojo. Acogemos con agrado el acuerdo de alto el fuego alcanzado entre los Estados Unidos y los huzíes. Recordamos la contribución de la Operación Aspidos de la Fuerza Naval de la Unión Europea para proteger la libertad de navegación y la seguridad marítima en el mar Rojo. Agradecemos el liderazgo de la Operación y reiteramos nuestra plena cooperación.

Cumplir la Carta de las Naciones Unidas, el derecho internacional y los principios y normas fundamentales de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el requisito previo para fortalecer la seguridad marítima y hacer frente a los retos actuales.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de México.

Sr. Vasconcelos (México): México felicita a Grecia por su iniciativa de convocar a este debate abierto en su calidad de Presidente del Consejo de Seguridad. Reconocemos el valor de generar espacios para dialogar sobre cómo fortalecer la cooperación internacional para combatir las amenazas a la seguridad marítima, componente esencial para la paz y la estabilidad internacionales.

Desde tiempos inmemoriales, pasando por la edad de los imperios marítimos, la seguridad en los mares ha sido fuente de agudos conflictos, así como de hondas reflexiones en torno a este tema histórico.

La creciente frecuencia y gravedad de las amenazas a la seguridad marítima, la piratería y los actos terroristas, lo que incluye ataques a embarcaciones civiles en alta mar y la comisión de otros crímenes y actividades ilícitas, tales como el tráfico de armas o de drogas, requieren una respuesta multilateral coordinada y la cooperación entre los Estados, los organismos internacionales y los regionales. México reconoce la relevancia de las resoluciones del Consejo de Seguridad que reflejan la preocupación ante la situación en el Yemen y el mar Rojo y destacan la necesidad de proteger la seguridad de la navegación y el comercio internacional.

Desde la perspectiva de México, quisiera plantear tres prioridades para fortalecer la seguridad marítima.

En primer lugar, se debe priorizar la cooperación técnica y operativa, el intercambio oportuno de información y el fortalecimiento de mecanismos regionales de respuesta rápida para mitigar las amenazas emergentes a la navegación, al comercio internacional y a la estabilidad de las cadenas de suministro, particularmente en regiones vulnerables o en conflicto, donde la falta de coordinación y de capacidades institucionales agrava los riesgos a la seguridad marítima.

En segundo lugar, reafirmamos los llamados al cumplimiento y la implementación de los embargos de armas impuestos por este Consejo.

En tercer lugar, expresamos nuestra preocupación por el creciente uso del derecho a la legítima defensa invocando el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas como justificación para el uso preventivo de la fuerza sin el consentimiento de los Estados, particularmente cuando se trata de actores no estatales. México ya se ha pronunciado sobre esta peligrosa reinterpretación del derecho internacional, que socava los principios de soberanía e integridad territorial de las naciones y pone en riesgo el sistema de seguridad colectiva de las Naciones Unidas. En cualquier caso, las dificultades enfrentadas en determinadas regiones para mantener la seguridad no justifican ni llaman a recurrir al uso unilateral de la fuerza por parte de otro Estado, sino que es precisamente en ese contexto en el que la comunidad internacional debe actuar colectivamente.

Coincidimos en que el mantenimiento de la seguridad marítima es fundamental para garantizar la estabilidad de las cadenas globales de suministro y el desarrollo

económico mundial. Sin embargo, subrayamos que cualquier acción emprendida al respecto debe respetar plenamente la soberanía, la integridad territorial, la voluntad de los Estados ribereños y el estricto apego al derecho internacional.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al representante de España.

Sr. Gómez Hernández (España): España agradece a la Presidencia griega la organización de este debate abierto que nos permite reflexionar sobre la relevancia de la cooperación internacional para el fortalecimiento de la seguridad marítima.

El dominio marítimo es un espacio global esencial para nuestro presente y futuro. Más del 80 % del comercio internacional transita por mar y el 99 % del tráfico digital mundial lo hace por cables submarinos. La mar conecta sociedades, sostiene economías y regula el clima global. Los océanos, las costas y los fondos marinos albergan valiosos recursos naturales y actúan como grandes ecosistemas. Pero, además, el ámbito marítimo proporciona una versatilidad estratégica que lo convierte en un espacio clave para la seguridad internacional. Este entorno tampoco es ajeno a los cambios globales: el auge de la competencia estratégica entre Potencias, el crecimiento del comercio marítimo, el desarrollo de tecnologías como la inteligencia artificial o los buques no tripulados y la aparición de amenazas híbridas complejas dificultan la atribución de responsabilidades y exigen nuevas formas de vigilancia y cooperación.

España es un país con una identidad profundamente marítima. Tiene a su cargo una zona de salvamento de 1,5 millones de kilómetros cuadrados. El 90 % de nuestras importaciones y el 60 % de nuestras exportaciones llegan por mar. Por el estrecho de Gibraltar pasan más de 100.000 buques al año. Además, por nuestros fondos marinos discurren cables, gasoductos y oleoductos estratégicos cuya protección requiere vigilancia constante y colaboración internacional. España está comprometida con la seguridad marítima. En noviembre de 2024 aprobamos una nueva Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, con tres objetivos: protegernos en y desde la mar, mejorar nuestras capacidades y contribuir a un océano más seguro. En el ámbito europeo, contribuimos al desarrollo del Plan de Acción de la Estrategia revisada de Seguridad Marítima de la Unión Europea. Participamos activamente en misiones como Atalanta en el océano Índico y mantenemos presencia en el golfo de Guinea a través del mecanismo europeo de Presencias Marítimas Coordinadas.

España apoya firmemente un enfoque integral que aborde las amenazas marítimas desde una perspectiva de seguridad, desarrollo sostenible, estado de derecho y protección del medio marino. Es necesario fortalecer el marco multilateral existente, en particular el papel de las Naciones Unidas y la cooperación con organizaciones competentes como especialmente la Organización Marítima Internacional (OMI). Es esencial proteger las rutas marítimas internacionales y los puertos estratégicos como puntos clave para la estabilidad económica global. Se requieren esfuerzos conjuntos para minimizar interrupciones por actos ilícitos o sabotajes. Apoyamos el refuerzo del control sobre buques infractores en la OMI, trabajamos para exigir responsabilidades a los Estados del pabellón y promovemos una reflexión jurídica global sobre cómo enfrentar mejor las amenazas híbridas en la mar.

Un entorno marítimo seguro es clave para la paz, la economía y la sostenibilidad del planeta. España está y seguirá estando plenamente comprometida con la cooperación internacional como instrumento esencial para el fortalecimiento de la seguridad marítima.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de Kazajstán.

Sr. Umarov (Kazajstán) (*habla en inglés*): Kazajstán elogia a Grecia por haber convocado este importante debate sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima, un pilar fundamental de la estabilidad mundial, la resiliencia económica y el desarrollo sostenible. Expreso también mi gratitud a los exponentes por sus completas declaraciones.

Nos sumamos a los esfuerzos colectivos para hacer frente a las amenazas multidimensionales a la seguridad marítima, como la piratería, la delincuencia organizada transnacional y los riesgos emergentes que plantean las nuevas tecnologías. Como país sin salida al mar, Kazajistán reconoce el papel vital que desempeñan las rutas marítimas seguras y la estabilidad de las cadenas de suministro para el comercio mundial y la seguridad energética. Nuestra nación contribuye activamente a la cooperación multilateral en materia de seguridad y medio ambiente en ese ámbito.

Para impulsar nuestro programa común, Kazajistán aboga firmemente por que se amplíe la cooperación internacional y regional a fin de alinear las estrategias de seguridad marítima, incluido el establecimiento de mecanismos de vigilancia marítima y alerta temprana. Kazajistán apoya el uso de nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial y la vigilancia por satélite, para mejorar el conocimiento del dominio marítimo y permitir el análisis de amenazas en tiempo real. Insistimos en la necesidad de prestar asistencia técnica a los Estados en desarrollo para colmar la brecha digital y garantizar un acceso equitativo a esas herramientas.

El cambio climático y la degradación del medio ambiente agravan las amenazas marítimas. Kazajistán aboga por que en las estrategias de seguridad marítima se incorpore la resiliencia climática, incluida la protección de infraestructura crítica y ecosistemas marinos frente a actividades ilícitas. Kazajistán apoya la plena aplicación en alta mar de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que refleja el derecho internacional consuetudinario, junto con otros instrumentos internacionales pertinentes. Destacamos la importancia de reforzar los marcos jurídicos e institucionales en todos los países.

Kazajistán sigue apoyando las soluciones multilaterales y tiene la voluntad de contribuir a aquellos esfuerzos colectivos que garanticen unos mares abiertos, seguros y protegidos para todos. Reivindicamos un planteamiento holístico e integrador respecto de la seguridad marítima, de manera que ninguna nación se quede atrás en este empeño colectivo.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de Israel.

Sr. Cappon (Israel) (*habla en inglés*): El mar Rojo está sangrando. Sangra a consecuencia de los ataques constantes de terroristas que pretenden desestabilizar nuestra región y la cadena de suministro mundial. Sangra a consecuencia del silencio de la comunidad internacional, que contempla cómo las rutas marítimas se convierten en cotos de caza. Sangra a consecuencia de la realidad cada vez más patente de que ningún buque, mariner o pabellón está a salvo.

Los huzíes, organización terrorista del Yemen, están llevando a cabo una campaña sistemática de terrorismo marítimo. No hacen distinción entre buques civiles, militares o comerciales: los atacan indistintamente. Daré tan solo algunos ejemplos. El 19 de noviembre de 2023, secuestraron el MV Galaxy Leader, un buque con pabellón de Las Bahamas que navegaba de Türkiye a la India con automóviles procedentes de Corea del Sur. A bordo iban 25 civiles inocentes, que los terroristas tomaron como rehenes. Poco después, se apoderaron del MV Central Park, que enarbolaba la bandera de Liberia. Su tripulación fue rescatada por el USS Mason justo antes de que se dispararan dos misiles balísticos contra ambos buques. El 3 de diciembre de 2023, tres naves —Unity Explorer, Number 9 y AOM Sophie II— fueron atacadas. Son tres barcos atacados en un solo día. Posteriormente, el MT Strinda, un petrolero noruego, fue alcanzado. Dos días después, un buque con pabellón de las Islas Marshall fue alcanzado por misiles huzíes. Su objetivo es trastornar el comercio, las cadenas de suministro y la estabilidad mundial.

El 30 % del comercio mundial pasa por el canal de Suez. Es una de las rutas más críticas para la economía mundial. Ahora mismo, esa ruta está bloqueada. Los barcos se ven obligados a desviarse por África, lo que alarga varias semanas los plazos

de entrega. Las empresas se afanan por encontrar nuevos buques, rutas y pólizas de seguro. El precio de los contenedores individuales ya está subiendo cientos de dólares. En algunos casos, los contenedores nunca llegan. Eso incide en el petróleo, el gas, los medicamentos, los alimentos: en cualquier producto básico que se nos pueda ocurrir. Afecta a Europa, Asia, África; es una emergencia mundial. Y todos sabemos exactamente quién mueve los hilos: la República Islámica del Irán.

El Irán entrena a los huzíes, los financia y les suministra armas, inteligencia y sistemas de ataque. Los huzíes no fabrican misiles balísticos. No producen drones con sistemas de guía avanzados. No adquieren por sí solos capacidades de ataque desde el mar. Son armados por Teherán, entrenados por Teherán y enviados al mar cuando Teherán así lo dispone. El Irán se planta descaradamente ante todos nosotros, da órdenes a sus colaboradores terroristas y contempla cómo se desata el caos. Está claro que el Irán está detrás. Al fin y al cabo, se trata del mismo régimen que intenta rearmar a Hizbulah para que vuelva a atacar ciudades israelíes, el mismo régimen que dotó a Hamás de las armas y los medios para masacrar a más de 1.200 personas el 7 de octubre de 2023 y el mismo régimen que ahora intenta asfixiar el mar Rojo. Al Irán no le importa la seguridad marítima. No le importan el comercio mundial ni el derecho internacional. Le importa dominar recurriendo al terror, a sus colaboradores y al caos.

Además de atacar a barcos en el mar Rojo, los huzíes también lanzan misiles balísticos directamente contra Israel. Atacan nuestras ciudades, nuestros aeropuertos y nuestra población civil. Los huzíes han disparado repetidamente misiles de largo alcance y drones contra territorio israelí. Algunos han sido interceptados y otros han hecho impacto, pero todos estaban destinados a matar. No nos engañamos sobre esa amenaza: es el Irán quien está utilizando a los huzíes como un frente más en su guerra contra Israel. El Irán actúa día y noche para desestabilizar todos los frentes que rodean a sus enemigos y deteriorar la región. Retan al mundo a que responda, pero hasta ahora la mayoría de los países apenas han susurrado. Se trata de terrorismo de Estado, orquestado con una intencionalidad clara, pero el Consejo de Seguridad mantiene la cautela, incluso cuando los precios del petróleo suben, las cadenas de suministro se desbaratan y más tripulaciones civiles se ven obligadas a esquivar el fuego enemigo.

¿Cuántos misiles más tienen que lanzar? ¿A cuántas personas más tienen que secuestrar? ¿Cuántas advertencias más tiene que haber para que se pase a la acción? Israel seguirá defendiendo a sus civiles de los misiles de los huzíes y de la agresión iraní. Seguiremos trabajando con nuestros aliados para proteger la libertad de navegación. Pero el mar Rojo está sangrando, y ya es hora de que el mundo deje de fingir que no ve la sangre.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Sr. Lambrinidis.

Sr. Lambrinidis (*habla en inglés*): Tengo el honor de intervenir en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros. Hacen suya esta declaración Macedonia del Norte, Montenegro, Serbia, Albania, Ucrania, la República de Moldova, Bosnia y Herzegovina y Georgia, países candidatos.

Damos las gracias a la Presidencia griega del Consejo de Seguridad por haber convocado esta importante sesión y al Secretario General y a los exponentes por sus aportaciones.

En homenaje a la Presidencia griega, me gustaría recordar que la propia palabra “océanos” procede del griego *Okeanos*. En la *Ilíada*, una de las primeras obras de la literatura europea, Homero se refiere al océano como “el río donde nacen todas las cosas”. Durante siglos, los océanos han sido fundamentales no solo para la vida misma, sino también para el desarrollo económico mundial. Con el segundo territorio costero más grande del mundo, Europa depende en gran medida del comercio

marítimo y de las industrias marítimas para su prosperidad. En este contexto, acogemos con agrado el texto final de la declaración política de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Océanos, que el Presidente de la Asamblea General ha enviado a los coanfitriones, y esperamos que dentro de unas semanas se apruebe en Niza (Francia).

La Unión Europea está profundamente decidida a velar por la seguridad marítima en todo el mundo. Para mejorar el conocimiento del ámbito marítimo y las capacidades de respuesta, la Unión Europea, junto con sus Estados miembros, está impulsando iniciativas tecnológicas, como plataformas sin tripulación, sensores y drones. En octubre de 2023, la Unión Europea aprobó una Estrategia de Seguridad Marítima revisada acompañada de un Plan de Acción para hacer frente a diversos retos en materia de seguridad marítima, como las amenazas híbridas y cibernéticas. El objetivo general es estrechar la colaboración entre las partes interesadas de todos los sectores —civiles y militares— tanto dentro de la Unión Europea como a escala mundial.

El derecho internacional, cuyo eje es la Carta de las Naciones Unidas, debe respetarse en tierra y en el mar. La Unión Europea y sus Estados miembros siguen apoyando firmemente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece el marco jurídico universal y unificado en el que deben llevarse a cabo todas las actividades en los océanos y los mares. Sus disposiciones reflejan el derecho internacional consuetudinario y, por tanto, son vinculantes para todos los Estados, se hayan adherido o no a la Convención. Un ejemplo reciente de la importancia de la libertad de navegación se dio tras la invasión a gran escala de Ucrania por parte de Rusia en 2022, que bloqueó el mar Negro, uno de los corredores marítimos vitales para el transporte de alimentos. A raíz de esto, la Iniciativa sobre el Transporte Seguro de Cereales y Productos Alimenticios desde los Puertos Ucranianos facilitó la exportación en condiciones de seguridad de casi 33 millones de toneladas de cereales y otros productos alimenticios desde Ucrania, más de la mitad de los cuales se destinaron a países de ingreso bajo y mediano: un ejemplo excepcional de las Naciones Unidas en acción.

La cooperación internacional es clave para la labor de la Unión Europea en materia de seguridad marítima. Por ello, la Unión Europea ha forjado asociaciones sólidas, entre otras vías apoyando las arquitecturas regionales de seguridad marítima en África. Un ejemplo es la Arquitectura de Yaundé, que ha sido decisiva para mejorar la seguridad marítima de conformidad con la resolución 2634 (2022). Actualmente, la Unión Europea lleva a cabo tres operaciones navales. La operación Atalanta contribuye a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y robo a mano armada en el océano Índico occidental. La operación IRINI velar por la aplicación del embargo de armas a Libia de conformidad con la resolución 2292 (2016). Y en la región del mar Rojo, donde los huzías han atacado buques mercantes y comerciales internacionales desde octubre de 2023, la operación Aspides protege el transporte marítimo en consonancia con la resolución 2722 (2024).

Además, la Unión Europea ayuda a mejorar la seguridad marítima mediante la creación de capacidades, como el programa de la Unión Europea Safe Seas Africa, las misiones de creación de capacidades de la Unión y otras iniciativas. La Unión Europea también participa en la creación de capacidades para el conocimiento del ámbito marítimo, lo que pone de relieve el primer punto que el Primer Ministro de Grecia ha calificado de importante en su declaración de esta mañana. Un ejemplo es el proyecto Rutas Marítimas Críticas en el Indo-Pacífico, financiado por la Unión Europea, que aporta una plataforma de intercambio de información para ayudar a los países costeros a adquirir un mayor conocimiento del ámbito marítimo en toda la región. Los incidentes recientes de daños a cables submarinos han puesto de manifiesto la importancia de proteger la infraestructura marítima crítica. Esa infraestructura es vital para el funcionamiento de nuestras sociedades y deben adoptarse medidas

preventivas adecuadas de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En febrero, la Comisión Europea y la Alta Representante presentaron un plan de acción de la Unión Europea sobre seguridad de los cables para mejorar la protección de los cables submarinos.

Para concluir, la Unión Europea espera colaborar con sus socios internacionales en la protección de la infraestructura marítima crítica y en el ámbito de la seguridad marítima en general. Si los océanos son realmente el río donde nacen todas las cosas, entonces debemos protegerlos juntos.

El Presidente (*habla en inglés*): Todavía quedan varias intervenciones en la lista de esta sesión. En vista de lo avanzado de la hora, y con la anuencia de los miembros del Consejo, suspenderé la sesión hasta las 15.00 horas.

Se suspende la sesión a las 13.00 horas.