



Consejo de Seguridad

Octogésimo año

9919^a sesión

Martes 20 de mayo de 2025, a las 15.00 horas

Nueva York

Provisional

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

Miembros:

Argelia	Sr. Bouchedoub
China	Sr. Li Linlin
Dinamarca	Sr. Ruge
Eslovenia	Sr. Ponikvar
Estados Unidos de América	Sra. Ring
Federación de Rusia	Sr. Tretiakov
Francia	Sr. Di Mascio
Guyana	Sr. Alkins
Pakistán	Sra. Ijaz
Panamá	Sr. Correa Quirós
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sr. McIntyre
República de Corea	Sra. Juyeong Jang
Sierra Leona	Sr. Kamanda
Somalia	Sr. Abdullahi Yusuf

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 reanuda la sesión a las 15.05 horas.

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

Tiene ahora la palabra el Ministro de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de Chipre.

Sr. Vafeades (Chipre) (*habla en inglés*): Permítaseme elogiar a la Presidencia griega del Consejo de Seguridad por haber convocado este debate abierto sobre la cuestión cada vez más urgente de la seguridad marítima, un asunto en que confluyen la paz mundial, el desarrollo económico, la protección ambiental y la seguridad humana. También deseo expresar nuestro agradecimiento al Secretario General y a los otros dos distinguidos exponentes, Sr. Bueger y Sra. Travlos, por sus relevantes declaraciones.

Chipre suscribe la declaración formulada en nombre de la Unión Europea, y quisiera añadir las siguientes observaciones en nombre de mi país.

Al ser un pequeño Estado insular con una posición destacada en la actividad marítima, la República de Chipre es muy consciente del papel indispensable que desempeñan nuestros mares en lo atinente a la seguridad, la prosperidad, el desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente.

En los últimos años, se han multiplicado las amenazas a la seguridad y los desafíos en el mar, lo que exige una acción colectiva reforzada. Vemos cómo se cometen violaciones deliberadas de los derechos soberanos de los Estados cuando terceros países realizan perforaciones ilegales y prospecciones no autorizadas en sus zonas marítimas. Al mismo tiempo, las rutas marítimas son utilizadas cada vez más para el contrabando y la trata de personas, con el objetivo deliberado de desestabilizar regiones y socavar el estado de derecho. Esas problemáticas se ven agravadas por la participación de actores no estatales en actos de piratería, tráfico y terrorismo marítimo, que amenazan las infraestructuras críticas y ponen en peligro la seguridad, el comercio mundial y el ambiente. Dado que el 90 % del comercio se realiza por mar, los ataques en zonas críticas, como el golfo de Adén, pueden perturbar las cadenas de suministro, provocar escasez y generar desastres ambientales.

Chipre está convencido de que un enfoque coordinado, holístico y multidimensional —a escala nacional, regional e internacional— es fundamental para afrontar esas amenazas con eficacia. El corpus de derecho internacional vigente ofrece una base sólida que debe mantenerse y reforzarse de manera rigurosa, con lo cual no se necesitan nuevos instrumentos jurídicos.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que codifica el derecho internacional consuetudinario y es, por tanto, vinculante para todos los Estados, proporciona el marco jurídico para todas las actividades en los océanos y los mares, incluida la lucha contra las actividades ilícitas. En el marco de la Organización Marítima Internacional, podemos mejorar aún más la coordinación y la aplicación.

A fin de traducir esos compromisos en resultados, Chipre propone cuatro prioridades estratégicas.

En primer lugar, los Estados Miembros de las Naciones Unidas deben adoptar estrategias nacionales integrales que estén alineadas con el marco internacional para luchar contra el terrorismo, la delincuencia organizada transnacional, el tráfico de migrantes y la trata de personas. Esas estrategias deben estar respaldadas por mecanismos legales y judiciales sólidos que tipifiquen y persigan penalmente los delitos mencionados.

En segundo lugar, debemos reforzar la cooperación regional e internacional mediante maniobras navales conjuntas, patrullas marítimas y fuerzas operativas regionales y, por supuesto, un mejor intercambio de datos de inteligencia.

En tercer lugar, se deben establecer normas comunes para las tecnologías de defensa e invertir en formación y desarrollo de la capacidad en el ámbito marítimo, especialmente en las regiones vulnerables y en los Estados en desarrollo.

En cuarto lugar, resulta indispensable que se haga un seguimiento de los procesos multilaterales en curso, como el Pacto Digital Global (resolución 79/1 de la Asamblea General, anexo I), y se analice de qué manera las tecnologías emergentes—incluida la inteligencia artificial— pueden reforzar la seguridad marítima y la ciberseguridad para las autoridades y las partes interesadas del sector marítimo.

Chipre reitera su empeño en fomentar la seguridad marítima mediante la colaboración, la responsabilidad compartida y el respeto del derecho internacional. Por tanto, instamos a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas que aún no se han adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, al Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental o al Acuerdo relativo a la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional a que lo hagan sin demora.

Si defendemos esos instrumentos jurídicos fundacionales y traducimos nuestros compromisos en acciones coordinadas, podemos proteger la navegación internacional, asegurar el comercio mundial y las cadenas de suministro, y contribuir a una estabilidad mundial duradera.

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

Sra. Lora-Santos (Filipinas) (*habla en inglés*): Filipinas felicita a Grecia por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad. Damos las gracias al Secretario General, a la Sra. Melina Travlos y al Profesor Christian Bueger por sus exposiciones.

Como Estado archipelágico y nación marítima, la seguridad marítima es una de las principales prioridades de la política nacional de Filipinas. El destino de nuestro país y el sustento de nuestro pueblo están ligados a los océanos. Para entender la seguridad marítima, es fundamental integrar la dimensión de la seguridad humana y dar prioridad a los derechos humanos en el mar, entre ellos, los derechos de la gente de mar.

Cientos de miles de marinos filipinos trabajan en las flotas marítimas de todo el mundo. La gente de mar y los pescadores enfrentan dificultades como la violencia, el acoso y la detención y el abandono en el mar. Mientras tanto, los navegantes sufren la amenaza que plantean los ataques armados contra los buques mercantes. Los navegantes conforman la columna vertebral del transporte marítimo. Debemos promover su bienestar y proteger sus derechos.

Nuestro concepto de la seguridad marítima siempre ha sido amplio y abarca no solo la delincuencia transnacional, sino también la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la contaminación marina, el cambio climático, las controversias interestatales y otras amenazas que están surgiendo y tomando cuerpo.

En los últimos decenios, ha habido un auge de la actividad en el océano, junto con una proliferación de las tecnologías de misiles y drones y un incremento de los flujos ilícitos de armas, y han aumentado los desafíos asociados a la protección de la infraestructura marítima crítica debido a la creciente complejidad de las amenazas. Filipinas se compromete a hacer frente a esas amenazas. Para nosotros, la gobernanza oceánica, y en particular la seguridad marítima, es clave para el desarrollo sostenible y para los derechos humanos, la paz, la estabilidad y la salud. Debemos buscar vías sostenibles para la actividad humana en el océano. En consecuencia, Filipinas entiende la seguridad marítima como una preocupación transversal y como parte integrante de la arquitectura de paz y seguridad de las Naciones Unidas, y considera que hay que abordarla como tal. A escala nacional, hemos trabajado para fortalecer

nuestro marco institucional y jurídico a fin de responder con rapidez y eficacia. Hemos promulgado leyes coherentes con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular la Ley de Zonas Marítimas de Filipinas y la Ley de Vías Marítimas Archipelágicas de Filipinas. A escala regional, participamos en iniciativas de lucha contra la piratería y contra la delincuencia transnacional. Hemos mejorado nuestro conocimiento situacional marítimo gracias a los avances tecnológicos y a la coordinación institucional, especialmente a través de nuestro Centro Nacional de Vigilancia Costera.

El vínculo entre seguridad marítima y estado del medio marino conlleva tensiones. Se han cometido infracciones de nuestras prerrogativas y nuestros derechos legítimos dimanantes del derecho internacional, así como actos de agresión contra nuestros buques y nuestro personal. Ha habido maniobras peligrosas y abordajes y se han utilizado cañones de agua, entre otras acciones que han causado daños considerables al medio marino.

La cooperación en materia de seguridad marítima se basa en la defensa del estado de derecho en los océanos. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada en 1982, es el marco jurídico en el que debe desarrollarse toda actividad en los océanos y los mares. La Convención sustenta la aplicación en el mar del orden internacional basado en normas. Debemos oponernos colectivamente a cualquier pretensión de revisar o reinterpretar la Convención en aras de intereses unilaterales, ya que con ello solo se consigue socavarla. Como constitución de los océanos, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar asigna detalladamente los derechos de los Estados sobre las zonas marítimas. La Convención y los correspondientes acuerdos de aplicación —el Acuerdo relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Acuerdo de 1995 sobre las Poblaciones de Peces, y el reciente 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— son los pilares de esa constitución.

Reconocemos la importancia del mar de China meridional en el comercio internacional, por ser una importante vía de navegación para el comercio marítimo mundial. Mantener la paz y la estabilidad en el mar de China meridional es fundamental para la comunidad internacional. Filipinas aspira a que el mar de China meridional sea un espacio de paz, seguridad, estabilidad y prosperidad. Debemos abordar con urgencia los cada vez más numerosos incidentes que se registran en el mar de China meridional. Participamos en las negociaciones entabladas entre la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y China para definir un código de conducta en relación con el mar de China meridional. Todas las partes deben actuar con moderación y evitar actividades desestabilizadoras.

Filipinas reafirma su adhesión a sus obligaciones dimanantes de la Carta de las Naciones Unidas, ampliadas por la Declaración de Manila sobre el Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales, de 1982. Es necesario resolver las controversias por la vía pacífica, de conformidad con el derecho internacional, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el laudo arbitral válido y jurídicamente vinculante de 2016 sobre el mar de China meridional. Todo ello debe formar parte de un enfoque transversal y general sobre la seguridad marítima, en el marco del sistema de las Naciones Unidas. El Pacto para el Futuro (resolución 79/1 de la Asamblea General) destaca la necesidad de mejorar la coordinación de los esfuerzos mundiales orientados a proteger nuestros océanos mediante una gobernanza marítima más sólida, una labor de gestión ambiental y la adopción de medidas que eviten la proliferación de conflictos en el mar. Debemos ejercer nuestro papel, en busca de una arquitectura mundial más sólida en materia de seguridad marítima.

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

Sr. Al Kathiri (Omán) (*habla en árabe*): La delegación de la Sultanía de Omán expresa su sincera gratitud a nuestra amiga la República Helénica por su cabal Presidencia del Consejo de Seguridad en este mes y por su encomiable iniciativa de convocar esta sesión de alto nivel en un momento en que se multiplican los desafíos relacionados con la seguridad de la navegación marítima, lo que tiene diversas implicaciones para la paz y la seguridad internacionales.

Nos sumamos a las palabras de bienvenida expresadas por las delegaciones anteriores al Primer Ministro de Grecia, Sr. Kyriakos Mitsotakis, y a los demás representantes de alto nivel que participan en esta sesión. Valoramos sobremanera su presencia y sus aportaciones, que enriquecen nuestro debate sobre este importante tema. Nos complace dar las gracias al Secretario General y a los demás exponentes por sus completas presentaciones y sus constructivas declaraciones sobre los esfuerzos de la comunidad internacional en este ámbito vital.

Por su crucial situación geopolítica, frente a tres bajos marítimos estratégicos, la Sultanía de Omán ha venido apoyando activamente durante decenios la seguridad y la protección de la navegación marítima regional e internacional, consciente de que esas aguas constituyen una arteria vital para el comercio y la energía mundiales, y consciente también de las responsabilidades jurídicas, humanitarias y de la seguridad que ello conlleva. Hemos creado el Organismo Hidrográfico Nacional de Omán, que ayuda a facilitar una navegación segura y aporta información precisa a los buques de transporte marítimo y de navegación comercial, y hemos establecido un Centro de Seguridad Marítima que está considerado un modelo puntero en la región y que asegura una respuesta inmediata y coordinada ante las emergencias y los incidentes peligrosos en el mar, en colaboración con las autoridades militares y civiles nacionales y los centros regionales e internacionales competentes, partiendo de una visión sustentada en la prevención, la reacción rápida, el análisis de datos y el intercambio oportuno de información.

Además, la Sultanía de Omán se ha esforzado por armonizar su legislación nacional con las normas del derecho internacional pertinentes, entre las que destaca la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se sustenta en el principio de la libertad de navegación, garantiza las responsabilidades de los Estados ribereños y de tránsito y sienta las bases jurídicas para el arreglo de las controversias marítimas. En cuanto al desarrollo de capacidades, la Sultanía de Omán continúa invirtiendo en la modernización de su infraestructura marítima para establecer un sistema resiliente y capaz de afrontar riesgos recurrentes. Consciente de la importancia de una acción regional conjunta, Omán acogió recientemente la octava edición de la Conferencia sobre el Océano Índico, centrada en las posibilidades de mejorar la cooperación y la integración en la gestión de la seguridad marítima.

La Sultanía de Omán está firmemente convencida de que la seguridad de los mares y las vías de navegación es un pilar importante para mantener la estabilidad regional e internacional, garantizar la libertad de navegación, sostener el comercio internacional, preservar la seguridad alimentaria y energética y promover el desarrollo sostenible. El aumento de las amenazas transfronterizas, tales como el terrorismo marítimo, la piratería, la trata de personas, el contrabando de drogas, las actividades de delincuencia organizada y el comercio ilícito, junto con las consecuencias ambientales del cambio climático y los ataques contra infraestructuras marítimas, exige respuestas colectivas bien concebidas, que reflejen el espíritu de cooperación y de responsabilidad compartida consagrado en la Carta de las Naciones Unidas. En ese sentido, cabe mencionar el papel crucial ejercido por la Sultanía de Omán en la mediación que culminó, el 6 de mayo de 2025, en el anuncio de un acuerdo de alto el fuego para garantizar la libertad de navegación en el mar Rojo y en el estrecho de Bab el-Mandeb, lo que constituye una medida constructiva con la que Omán ha querido apaciguar las tensiones regionales, promover la estabilidad marítima y garantizar la navegación y la fluidez del transporte marítimo internacional.

En ese sentido, la Sultanía de Omán insiste en la importancia de fortalecer el respeto del derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como marco jurídico global para todas las actividades en los mares y los océanos. Subrayamos la necesidad de aplicar íntegramente las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad y de cooperar con la Organización Marítima Internacional y otros organismos competentes. La Sultanía de Omán insiste también en la necesidad de afianzar las capacidades nacionales de los países en desarrollo, en particular en los ámbitos de la vigilancia marítima, el intercambio de información, la respuesta de emergencia, la protección de infraestructuras y la lucha contra la delincuencia organizada, mediante alianzas eficaces e iniciativas colectivas cuidadosamente concebidas.

Asimismo, mi país entiende la tecnología moderna como una herramienta valiosa para aumentar la conciencia situacional marítima y mejorar la capacidad de los Estados para responder a los desafíos con prontitud mediante el uso de satélites, análisis de datos e inteligencia artificial. Destacamos la importancia de abordar los crecientes efectos del cambio climático y la degradación del medio ambiente, que constituyen factores multiplicadores de riesgos para la seguridad marítima, y exhortamos a la comunidad internacional a que defina estrategias internacionales e integradas para la protección del medio marino. Finalmente, Omán insiste en la importancia del diálogo constructivo y de la diplomacia preventiva para alcanzar la seguridad colectiva, resolver controversias, fomentar la confianza entre los Estados y establecer un clima seguro y estable para las actividades marítimas, comerciales y económicas.

La política exterior de la Sultanía de Omán se basa en los principios de buena vecindad, no injerencia y respeto por el derecho internacional. Por consiguiente, seguiremos comportándonos como un asociado responsable en la mejora de la seguridad marítima, garantizando la estabilidad en los corredores internacionales y apoyando los esfuerzos multilaterales para hallar soluciones eficaces e integrales a los desafíos a los que se enfrentan los mares y océanos, con el fin de mantener la paz y la seguridad internacionales y de actuar en beneficio de todos los pueblos.

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

Sra. Pavluta-Deslandes (Letonia) (*habla en inglés*): Permítaseme dar las gracias al Secretario General y a los exponentes. También doy las gracias a la Presidencia griega por su liderazgo. Letonia se suma a la declaración formulada por la representación de la Unión Europea. Deseo formular algunas observaciones en nombre de mi país.

Las amenazas a la seguridad marítima abarcan numerosos elementos, desde el menoscabo de la seguridad de la infraestructura marítima hasta los ataques a la navegación internacional, como la piratería y las actividades marítimas ilícitas. No obstante, quisiera centrarme en tres aspectos: la responsabilidad internacional y de los Estados, el papel de los Estados de abanderamiento y del sector privado y la importancia del medio marino.

El uso seguro, responsable y sostenible de los océanos y mares del mundo es una responsabilidad compartida por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, ya sean pequeños o grandes, costeros o sin litoral, continentales o insulares.

En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se ha creado un marco integral en el que se regulan todos los espacios oceánicos. Junto con otras convenciones internacionales relativas al comportamiento marítimo, constituye un conjunto de normas de aplicación universal que rigen las actividades en los océanos y los mares, y es deber y responsabilidad de todos los Estados Miembros respetarlas como parte del acervo del derecho internacional.

Acogemos con satisfacción el reciente Acuerdo relativo a la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional e instamos a todas las partes interesadas a respetar las reglas y normas acordadas internacionalmente. Alentamos a los Estados Miembros de las Naciones Unidas a que ratifiquen el Acuerdo en la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Océano, que se celebrará próximamente en Niza.

La seguridad marítima no es solo una responsabilidad colectiva; cada Estado también tiene el deber de garantizar la adhesión al derecho internacional y la aplicación de buenas prácticas en su territorio. Los Estados de abanderamiento tienen la responsabilidad de ejercer eficazmente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón. A esos Estados les conviene evitar que sus buques cometan negligencias o daños intencionados como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones derivadas del derecho del mar.

A fin de garantizar la rendición de cuentas y el cumplimiento, todos los agentes deben comprometerse a respetar normas estrictas y buenas prácticas. Los Gobiernos gestionan los puertos, las autoridades marítimas, el registro de buques, la protección costera y las medidas de seguridad dentro de su jurisdicción. Entretanto, el sector privado, incluidos los propietarios, operadores y gestores, es responsable de llevar a cabo una actividad empresarial responsable y en perfecto orden. Ello incluye la observación de la diligencia debida, la contratación de seguros contra accidentes y derrames, el uso de dispositivos de seguimiento de conformidad con las directrices establecidas por la Organización Marítima Internacional y el cumplimiento del derecho internacional. Encomiamos la participación de los exponentes del sector privado, ya que son asociados importantes a la hora de garantizar la seguridad marítima.

Las prácticas de navegación inseguras entrañan riesgos considerables para el medio marino y la seguridad ecológica. Los buques que hacen caso omiso de las normas básicas de seguridad o que operan sin un seguro válido tienen más probabilidad de provocar derrames catastróficos de petróleo, que amenazan con infligir daños irreversibles al medio ambiente. Hacemos un llamamiento a todos los Estados para que realicen una navegación segura empleando buques en condiciones de navegar, equipados con la tecnología apropiada y seguros válidos.

Para concluir, Letonia reitera su voluntad de garantizar la seguridad marítima en aras de la estabilidad mundial.

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

Sra. Frazier (Malta) (*habla en inglés*): En primer lugar, doy las gracias a Grecia por haber organizado un debate tan oportuno. Asimismo, hago extensivo mi agradecimiento a los exponentes por haber compartido con nosotros sus inestimables puntos de vista. Malta se adhiere a la declaración formulada por la representación de la Unión Europea.

El medio marítimo es una piedra angular de los medios de vida de la humanidad, del hábitat, de los recursos y de las rutas de transporte y asciende al 90 % del comercio intercontinental. Conecta Estados y regiones y acerca a naciones que de otro modo estarían alejadas. La humanidad depende de un medio marítimo seguro y protegido para preservar la paz, reforzar la seguridad y la estabilidad internacionales, generar crecimiento económico y prosperidad, garantizar el suministro energético y preservar la diversidad ecológica y los medios de subsistencia costeros.

Nadie puede dudar de que el ámbito marítimo afronta en la actualidad retos graves y complejos que son, principalmente, de índole geopolítica. Los ataques contra la marina mercante han puesto de relieve la creciente vulnerabilidad del transporte marítimo mundial a las guerras subsidiarias y las controversias. En segundo lugar, también estamos siendo testigos de las crecientes amenazas que conllevan los avances

tecnológicos para el transporte marítimo comercial. De cara al futuro, es posible que se produzcan ataques más sofisticados contra el transporte marítimo y los puertos.

Asimismo, hay que seguir protegiendo a la gente de mar. Por consiguiente, los Estados regionales, los organismos de respuesta costera y las armadas independientes deben seguir colaborando para combatir la piratería de forma regular, para lo que también se requiere un apoyo internacional constante.

Ese reto es aún más acuciante habida cuenta de que los grupos terroristas transnacionales llevan a cabo actividades delictivas para financiar sus operaciones. Por eso consideramos que, para hacer frente a las actividades ilícitas de piratería y robo en el mar, es importante trabajar en la búsqueda de soluciones sostenibles a la degradación ambiental exacerbada por el cambio climático, entablando una estrecha coordinación entre todos los agentes y dando prioridad a las soluciones dirigidas a nivel local.

A esos retos se añaden las crecientes amenazas a nuestra seguridad marítima. Estamos asistiendo a la aparición de buques que operan fuera del marco reglamentario internacional, a menudo sin cobertura de seguro válida. Además, nos suscita cada vez más preocupación el uso de prácticas de navegación engañosas, como la manipulación del sistema de identificación automática, las transferencias de buque a buque y la documentación falsa, que socavan considerablemente la seguridad marítima y la integridad de nuestros mares.

Los incidentes de daños en cables submarinos plantean también una amenaza para nuestra seguridad mundial. Casi el 99 % de la comunicación mundial de datos se realiza a través de cables submarinos. Esa infraestructura sustenta el intercambio mundial de información crítica. Los daños a esos cables perturban las redes internacionales, provocan pérdidas económicas generalizadas y, en un contexto de intensificación de la competencia geopolítica, se utilizan como un instrumento para agravar las crisis.

Sin embargo, esos retos también nos brindan oportunidades. Por eso Malta, en colaboración con asociados internacionales, ha tomado medidas para contrarrestar esas amenazas. Me complace informar al Consejo de que Malta, junto con Antigua y Barbuda, se ha asociado para crear el Centro Mundial para la Vigilancia de las Sanciones Marítimas, encargado de proporcionar capacitación a los registros de pabellón y de vigilar la aplicación de las sanciones del Consejo de Seguridad y los delitos en el mar. El Centro se acaba de crear en La Valeta y se pretende que alcance su capacidad operativa inicial en octubre de 2025.

Malta seguirá colaborando con sus asociados para promover el respeto de los principios básicos del paso y la seguridad marítimas, así como la protección de los océanos, y para reforzar su papel como fuente mundial de seguridad marítima y promover el derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, nos oponemos resueltamente a toda acción unilateral que pueda socavar la estabilidad regional y el orden internacional basado en normas, e instamos a todos los Estados a resolver las controversias por medios pacíficos de conformidad con el derecho internacional, en particular la Convención sobre el Derecho del Mar, incluidos sus mecanismos de solución de controversias.

Para concluir, debemos escuchar las perspectivas regionales en materia de seguridad marítima. Los agentes regionales son quienes mejor conocen las particularidades de la cuestión. Por ello, corresponde a la comunidad internacional, así como al Consejo, apoyar las iniciativas regionales desarrolladas con objeto de reforzar la seguridad marítima. La seguridad marítima solo puede lograrse si unimos nuestras fuerzas para reforzar la gobernanza marítima en pos de un uso sostenible de los mares y océanos basado en normas.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de la República Islámica del Irán.

Sr. Iravani (República Islámica del Irán) (*habla en inglés*): Felicito a Grecia por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad durante este mes y doy las gracias a su delegación por haber convocado este debate abierto.

La libertad de navegación es una piedra angular del derecho internacional, y la seguridad marítima es esencial para su protección. Juntos sirven de base para la paz mundial, la estabilidad y el flujo ininterrumpido del comercio. Hoy en día, sin embargo, esos principios hacen frente a amenazas graves que van en aumento, desde la piratería, la delincuencia organizada transnacional y el contrabando hasta los ciberataques contra las infraestructuras marítimas. Esos retos siguen viéndose exacerbados por medidas coercitivas unilaterales, por la presencia militar continua de algunas Potencias, por actos de agresión y por la politización de la seguridad marítima bajo el pretexto de salvaguardar la libertad de navegación.

Como importante nación ribereña del golfo Pérsico y el mar de Omán, el Irán contribuye desde hace mucho tiempo a la seguridad y la estabilidad del estrecho de Ormuz. Nuestras fuerzas navales también desempeñan un papel clave para asegurar corredores estratégicos como el estrecho de Bab el-Mandeb y el norte del océano Índico, garantizando el paso seguro de buques comerciales y petroleros y contribuyendo a la seguridad marítima regional e internacional.

El Irán no ha dejado de insistir en que la estabilidad marítima duradera requiere una cooperación regional inclusiva. Lamentablemente, las medidas coercitivas unilaterales —en particular, las sanciones extraterritoriales impuestas por los Estados Unidos— socavan los esfuerzos colectivos. Esos actos ilícitos han roto lazos comerciales legítimos, han llevado a la incautación ilegal de cargamentos de petróleo iraní y han violado el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas, amenazando la seguridad de la navegación mundial. La seguridad marítima no debe ser selectiva ni estar sujeta a interpretaciones unilaterales. Debe defenderse de manera universal y basarse en el derecho internacional, la no discriminación y el pleno respeto de la soberanía de los Estados. El Irán sigue manteniendo su empeño cabal a favor del derecho marítimo internacional y coopera con todas las partes interesadas responsables de garantizar que las vías marítimas permanezcan abiertas, seguras y reguladas por el estado de derecho, no por la ley del más fuerte.

Antes de concluir, rechazamos de manera categórica las acusaciones infundadas y políticamente motivadas hechas por los representantes de los Estados Unidos y del régimen israelí. Esas acusaciones no solo son engañosas, sino que tratan de manera deliberada de falsear las realidades de la región para desviar la atención de las causas raigales de la inestabilidad y la inseguridad en el mar Rojo y otros lugares. La acusación de que el Irán está violando el embargo de armas de las Naciones Unidas al Yemen es totalmente infundada. El Irán ha rechazado de manera sistemática toda participación en actividades que contravengan las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. La resolución 2216 (2015) ha sido indebidamente utilizada por los Estados Unidos de manera reiterada para justificar sus medidas unilaterales ilegales al margen del mandato del Consejo.

Permítaseme expresarme con claridad: las causas raigales de la inestabilidad en el mar Rojo y en la región en general proceden de las atrocidades que Israel sigue cometiendo en Gaza y de su agresión y ocupación continuas en toda la región, llevadas a cabo con el pleno apoyo de los Estados Unidos y con total impunidad. Esa realidad no puede ignorarse ni alterarse con desinformación. El Consejo de Seguridad debe abordar esas causas subyacentes y defender el orden jurídico internacional del que dependen la paz y la seguridad marítimas mundiales.

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

Sr. Montalvo Sosa (Ecuador): Agradezco a Grecia por su liderazgo al convocar este debate sobre un tema esencial para la paz y la estabilidad internacionales. Me agrada verlo, Señor Presidente, presidiendo esta sesión de histórica importancia para su país.

Los océanos, que cubren más del 70 % del planeta, no solo son vitales para la biodiversidad y la regulación climática, sino que sostienen las cadenas de suministro global, el comercio internacional y los medios de vida de millones de personas. El marco jurídico internacional, especialmente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sigue siendo la base indispensable para la gobernanza marítima. La plena implementación de los instrumentos legales existentes y el respeto de las obligaciones internacionales son fundamentales para proteger la seguridad marítima.

No obstante, la creciente amenaza del crimen organizado transnacional sigue socavando esta seguridad. La piratería, el tráfico ilícito de armas, drogas y personas, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y los actos de terrorismo marino son solo algunas de las amenazas que continúan evolucionando y diversificándose, agravadas por la interconexión con otros delitos y la utilización de nuevas tecnologías. El crimen organizado transnacional no solo compromete la seguridad de las rutas marítimas y la infraestructura portuaria, sino que también afecta la estabilidad económica, facilita actividades ilícitas y pone en riesgo la vida y la seguridad de las personas. Esta amenaza ha demostrado su capacidad de adaptarse, utilizando nuevas tecnologías para expandir su alcance y sofisticación.

Como afirmó el Secretario General esta mañana, ninguna región está exenta de este problema, y la situación empeora, lo que exige una respuesta internacional coordinada. Ningún Estado por sí solo puede hacer frente a este reto global, complejo e interconectado. La lucha contra el crimen organizado en el entorno marítimo requiere una cooperación multilateral eficaz y sostenida. Es fundamental fortalecer la interoperabilidad entre los sistemas de vigilancia y control marítimo, mejorar los mecanismos de intercambio de información y promover operaciones conjuntas que permitan prevenir, detectar y sancionar delitos de manera efectiva. Esta mañana, el Primer Ministro Mitsotakis resumió esta idea en una frase: los problemas globales requieren soluciones globales. Asimismo, es imprescindible abordar las causas estructurales que alimentan la criminalidad marítima, tales como la pobreza, la desigualdad y la debilidad institucional. Es necesario también reforzar la capacidad de las autoridades marítimas y judiciales para actuar de manera eficaz frente a estas amenazas, garantizando el respeto de los derechos humanos y el estado de derecho.

En 2023, durante la Presidencia del Ecuador del Consejo, y por su iniciativa, se aprobó una declaración que reconoce la importancia de que se mejore la cooperación internacional y regional para contrarrestar la delincuencia organizada transnacional, la piratería y el robo a mano armada en el mar (S/PRST/2023/6). El crimen organizado transnacional constituye una amenaza grave y persistente, incluso para la seguridad marítima, lo que ha sido mencionado repetidamente durante este debate. Es un tema que debe ser considerado de forma más sistemática y con una visión que trascienda lo operativo. Combatirlo requiere determinación política, recursos y un compromiso renovado con la cooperación internacional. Solo mediante un esfuerzo colectivo podremos garantizar que nuestros océanos y sociedades sean espacios de paz, seguridad y desarrollo.

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

Sr. Massari (Italia) (*habla en inglés*): Doy las gracias a la delegación de Grecia por haber convocado esta sesión.

Suscribo la declaración formulada en nombre de la Unión Europea, y quisiera añadir algunas observaciones adicionales en nombre de mi país.

Las amenazas marítimas plantean retos importantes, no solo a los Estados ribereños y a las comunidades locales, sino también a la comunidad internacional en su conjunto. Esas amenazas —como la piratería, el terrorismo y diversas actividades ilícitas, entre ellas el tráfico ilícito de inmigrantes y el tráfico de armas y drogas— tienen implicaciones amplias para la seguridad, la economía y el medio ambiente. Socavan la estabilidad mundial y restringen la libertad de navegación, todo ello en beneficio de grupos terroristas y de la delincuencia organizada transnacional.

Teniendo en cuenta esos retos, reconocemos la importancia del papel del Consejo de Seguridad al abordar la seguridad marítima de forma holística y en diferentes regiones. Ese esfuerzo debe basarse en los marcos jurídicos internacionales actuales. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el marco jurídico en el cual deben desplegarse todas las actividades en los océanos y mares. Junto a él, otros convenios clave —como el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988— proporcionan una base jurídica sólida a los Estados Miembros. Aprovechando esa base, el Consejo de Seguridad puede seguir fortaleciendo la cooperación internacional en el mar, ofreciendo orientaciones adicionales para hacer frente a la inseguridad marítima. En ese contexto, reconocemos la importancia de las decisiones previas del Consejo de Seguridad, incluida la declaración de la Presidencia 15 de 2021 (S/PRST/2021/15) y la resolución 2634 (2022); en esta última se aborda de manera específica la amenaza de la piratería y el robo a mano armada en el golfo de Guinea.

Italia mantiene su firme determinación de convertir las recomendaciones del Consejo de Seguridad en acciones concretas. Apoyamos las iniciativas encaminadas a reforzar la capacidad de los Estados Miembros para tomar medidas eficaces contra la delincuencia organizada transnacional en el mar y compartir mejores prácticas para prevenir y combatir el terrorismo, en colaboración estrecha con las organizaciones regionales y subregionales. El año pasado, durante la presidencia italiana del Grupo de los Siete, acogimos en Roma una reunión oficiosa del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea para apoyar el perfeccionamiento del marco normativo y de fomento de la capacidad de los países y las instituciones regionales que forman parte de la Arquitectura de Yaundé. La aplicación del Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central, junto con la presencia regular de unidades navales de varios países de la Unión Europea, entre ellos Italia, y la asistencia constante prestada por la comunidad internacional han desempeñado un papel crucial en la reducción de los incidentes de piratería en el golfo de Guinea. Esos progresos tangibles demuestran a las claras lo valiosa que es la cooperación estrecha entre los agentes locales, regionales e internacionales.

La región del mar Rojo también requiere mayor atención, sobre todo en vista de los ataques recurrentes a buques mercantes y comerciales internacionales. Italia participa activamente en la operación Aspides, que trabaja para proteger las rutas marítimas vitales de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la resolución 2722 (2024).

Con el mismo espíritu, Italia considera que se debe adoptar un enfoque multilateral para garantizar la estabilidad de la región indopacífica. Esa región reviste vital importancia para la economía mundial y la resiliencia de las cadenas de suministro internacionales. También es imprescindible para la solución efectiva de los retos que afectan a los intereses compartidos de la comunidad internacional, entre ellos el cambio climático y la transición hacia una energía sostenible.

Para concluir, Italia sigue empeñada en defender la libertad de navegación en todo el mundo y en reforzar el derecho internacional del mar.

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

Sr. Miarka (Polonia) (*habla en inglés*): Quisiera empezar dando las gracias a la presidencia griega por haber convocado este importante debate, y expreso nuestra gratitud al Secretario General António Guterres y a los demás exponentes.

Polonia apoya la declaración formulada por la representación de la Unión Europea. Ahora quisiera añadir algunas observaciones en nombre de mi país.

Garantizar la seguridad marítima es una tarea compleja que requiere un amplio enfoque interdisciplinario. Supone la aplicación de marcos jurídicos, el afianzamiento de las infraestructuras y la resiliencia, y el fomento de la cooperación internacional. Nos complace que se estén manteniendo debates para identificar las herramientas adecuadas en diversos formatos, por ejemplo en la Unión Europea y la OTAN, así como a nivel regional. A ese respecto, Polonia respalda la cooperación estrecha en la región del mar Báltico, en particular la labor que se está llevando a cabo en el Consejo de Estados del Mar Báltico. Ahora es el momento de mejorar y remodelar el pilar político de la organización haciendo hincapié en la ampliación de la seguridad regional. Para ello, la Presidencia polaca del Consejo de Estados del Mar Báltico se dedicará a reforzar la resiliencia de la región.

Las amenazas a la seguridad marítima tienen consecuencias desestabilizadoras, y la campaña híbrida de Rusia dirigida contra las infraestructuras submarinas críticas de otros Estados bálticos es un ejemplo de ello. Esa campaña representa un riesgo elevado tanto para los países como para la seguridad mundial. No debemos escatimar esfuerzos para aclarar el estatuto jurídico de esos actos en virtud del derecho internacional. No podemos olvidar que todas las acciones emprendidas por los Estados y las organizaciones internacionales deben respetar el derecho internacional y tener como principio rector la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La mejora de la cooperación jurídica internacional, por ejemplo, mediante el intercambio de datos, la realización de investigaciones coordinadas y la rendición de cuentas a nivel jurídico, puede reforzar de manera significativa la protección de la infraestructura marítima evitando sabotajes y ataques ciberfísicos contra ellas. En ningún caso deben tolerarse actividades que pongan en peligro la seguridad de la navegación y creen riesgos ambientales. En ese contexto, Polonia condena el uso por parte de Rusia de una flota en la sombra, que causa perturbaciones en los mares Báltico y del Norte y obstruye otras rutas marítimas. Cuando navegan buques con pabellones falsos o sin seguro, se infringe el derecho internacional del mar y el derecho marítimo. Conscientes de que esto dificulta la atribución de responsabilidades, esos buques siguen atentando impunemente contra las infraestructuras. Todos los Estados son responsables de supervisar los buques que enarbolan su pabellón y de garantizar que dichos buques cumplan las normas ambientales y de seguridad.

Polonia considera que, aunque el derecho del mar, el derecho marítimo y el derecho internacional tienen limitaciones a la hora de proteger la infraestructura submarina crítica, siguen ofreciendo herramientas que pueden aplicarse. Para ello, la precisión jurídica y la aplicación uniforme de los marcos legales vigentes son indispensables. La protección de la infraestructura subacuática crítica debe ser proactiva y centrarse no solo en la prevención y la respuesta, sino también en una disuasión eficaz.

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

Sr. Yamazaki (Japón) (*habla en inglés*): Deseo expresar la gratitud del Japón a Grecia por haber tomado la iniciativa de celebrar esta oportuna sesión sobre un tema tan crítico. También doy las gracias a los exponentes por sus interesantes aportes.

Al ser una nación marítima, el Japón considera que la seguridad de los mares es indispensable, tanto para sí mismo como para la comunidad internacional en su conjunto. Todos nos beneficiamos de los océanos, ya que nos conectan para ejercer el comercio y el transporte, nos brindan recursos naturales y desempeñan un papel esencial en la conservación de la biodiversidad. Por tanto, el respeto riguroso del estado de

derecho en el mar redundan en nuestro interés común. A ese respecto, quisiera reiterar el carácter universal y unificado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y reafirmar su función insustituible, en vista de que establece el marco jurídico que rige todas las actividades en los océanos y los mares.

Deseo señalar a la atención del Consejo el océano Indopacífico, que representa un tercio de todos los océanos de la Tierra. En 2016, el Japón propuso una visión de una región indopacífica libre y abierta, que consta de tres pilares: en primer lugar, la promoción y el establecimiento del estado de derecho, la libertad de navegación y el libre comercio; en segundo lugar, la búsqueda de la prosperidad económica mediante la mejora de la conectividad; y, en tercer lugar, el fomento de la paz y la estabilidad mediante la creación de capacidades. Si observamos la realidad de la región indopacífica, los intentos unilaterales de cambiar el *statu quo* por la fuerza o la coacción han continuado y cobrado fuerza en el mar de China oriental y el mar de China meridional. Reiteramos una vez más nuestra firme oposición a esos intentos. Expresamos nuestro agradecimiento a quienes han demostrado su apoyo al arreglo pacífico de las controversias en el mar de China meridional, con arreglo al derecho internacional. Con ese telón de fondo, hago un llamamiento a todos los Estados Miembros para que se planten con firmeza y alcen la voz a fin de defender el estado de derecho en el mar, mantener la libertad de navegación y de sobrevuelo, y resolver los conflictos por la vía pacífica, de acuerdo con el derecho internacional plasmado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La paz y la seguridad marítimas pueden lograrse si los Estados Miembros emprenden esfuerzos colectivos e inclusivos. En particular, se hace cada vez más necesario mejorar el conocimiento situacional marítimo para responder a las amenazas emergentes en el océano, como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, la piratería, el narcotráfico, la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, la transferencia entre buques, los desastres naturales, las perturbaciones en los cables submarinos y la contaminación del mar. Esas amenazas pueden tratarse con eficacia si los países concernidos hacen esfuerzos conjuntos, habida cuenta de que todos los océanos están conectados y son inseparables. Por ello, el Japón se compromete a potenciar las actividades de fomento de la capacidad de los países que lo necesiten.

Para concluir, el Japón seguirá cooperando con la comunidad internacional para mantener y reforzar el orden internacional libre y abierto basado en el estado de derecho, de modo que las naciones y los pueblos del mundo puedan vivir en paz, con estabilidad y prosperidad. El Japón está decidido a liderar esfuerzos mundiales en ese sentido.

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

Sr. Gafoor (Singapur) (*habla en inglés*): Nos sumamos a quienes ya han dado las gracias a Grecia por haber convocado este debate de alto nivel tan importante y oportuno. También agradecemos al Secretario General y a los exponentes por sus esclarecedoras presentaciones de esta mañana.

Desde su aprobación en 1982, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha sido la piedra angular de la gobernanza oceánica. La posición de Singapur respecto de la Convención es bien conocida. La Convención es la constitución de los océanos y establece el marco jurídico en el que debe desarrollarse cualquier actividad en los océanos y los mares. Como centro marítimo y naviero internacional, para Singapur es primordial que las líneas de comunicación marítima se mantengan abiertas. Permítaseme exponer nuestros puntos de vista al respecto.

En primer lugar, la competencia geoestratégica conlleva un número creciente de incidentes en el mar entre fuerzas navales rivales. Como se afirma en el Pacto para el Futuro (resolución 79/1 de la Asamblea General), todos los esfuerzos orientados a afrontar las amenazas para la seguridad marítima deben ser acordes al derecho

internacional, consagrado en la Carta de las Naciones Unidas y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, además de en los instrumentos pertinentes asociados a la Convención. Todas las reclamaciones marítimas deben plantearse de acuerdo con las disposiciones pertinentes de la Convención, que son detalladas, y se deben respetar y cumplir todos los derechos, libertades y obligaciones establecidos en la Convención. Cualquier intento de reinterpretar o aplicar selectivamente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar puede socavar la estabilidad jurídica de la que depende la comunidad marítima mundial.

En segundo lugar, los conflictos regionales se extienden en ocasiones al espacio marítimo circundante. Por ejemplo, los ataques de las fuerzas huzies contra los buques en el mar Rojo han perturbado el comercio y han planteado una amenaza para la libertad de navegación. Cuando se producen estas crisis, es fundamental una respuesta internacional coordinada, que permita restablecer la libre circulación del transporte marítimo. A tal efecto, en 2024 Singapur participó en la operación Guardián de la Prosperidad en el mar Rojo, como uno de los 46 países integrantes de las Fuerzas Marítimas Combinadas.

En tercer lugar, la piratería sigue causando estragos en el mar. En vista del carácter transfronterizo de la piratería, la cooperación multilateral es crucial. Singapur ha participado en operaciones multinacionales contra la piratería en el golfo de Adén, junto a las Fuerzas Marítimas Combinadas. A escala regional, somos sede del Centro de Intercambio de Información y del Centro de Fusión de Información, que se crearon en virtud del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia y que facilitan el intercambio rápido de información para responder a incidentes en el mar. Además, Singapur contribuye al proceso de desarrollo de capacidades de los Estados ribereños para mejorar el conocimiento situacional marítimo y las capacidades de respuesta.

En cuarto y último lugar, debemos seguir vigilantes ante las nuevas amenazas. Los ciberataques plantean un grave riesgo para nuestra infraestructura marítima mundial. La existencia de un ciberespacio seguro, resiliente y basado en normas es clave para la seguridad marítima. La cooperación internacional es necesaria para definir normas y estándares sólidos. Los daños causados a las redes de cableado submarino pueden perturbar también la conectividad. En el mundo se registran anualmente entre 150 y 200 incidentes que afectan al cableado submarino, con más de 50 cortes en el océano Índico y la región de Asia y el Pacífico. Los Gobiernos han de trabajar conjuntamente con la industria para afianzar la cooperación y adoptar las mejores prácticas internacionales en materia de protección y reparación del cableado. En nuestra región, la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) trabaja para actualizar las Directrices de la ASEAN de 2019 y fortalecer nuestra red regional de cables submarinos.

La complejidad de los desafíos en materia de seguridad marítima exige que actuemos conjuntamente para seguir garantizando la paz, la estabilidad y la libertad de nuestros océanos.

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

Sr. Aron (Indonesia) (*habla en inglés*): Indonesia felicita a la República Helénica por la convocación de esta sesión y da una calurosa bienvenida al Primer Ministro griego, Excmo. Sr. Kyriakos Mitsotakis. Agradecemos las valiosas aportaciones de los exponentes.

En efecto, la presente sesión es importante no solo para los Estados insulares o archipelágicos, como Indonesia, sino para el mundo en general.

Desde tiempos inmemoriales, el carácter interconectado del espacio marítimo ha sido una tabla de salvación vital para la humanidad. Por otro lado, ello implica que

las perturbaciones registradas en una parte del océano pueden tener efectos en todo el planeta, sobre todo en un momento en que el espacio marítimo está expuesto a amenazas cada vez más complejas para la seguridad, desde las disputas territoriales hasta la delincuencia organizada transnacional y desde las tensiones geopolíticas hasta la degradación ambiental.

De cara a garantizar la paz, la estabilidad y la seguridad de la navegación marítima, mi delegación desea señalar tres cuestiones.

En primer lugar, la defensa del derecho internacional debe ocupar una posición central en nuestros esfuerzos. Debemos guiarnos por la constitución de los océanos —la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar—, que ha de seguir siendo el marco jurídico primordial en relación con los océanos, particularmente en nuestra respuesta colectiva frente a las actividades ilícitas en el mar. Nuestra experiencia común demuestra que resolver las controversias en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no solo es efectivo, sino que contribuye decisivamente a mejorar la confianza entre los Estados. Por este motivo, debemos evitar reclamaciones y medidas coercitivas unilaterales, que socavan la seguridad regional y la integridad de nuestro orden marítimo compartido.

En segundo lugar, es preciso fortalecer la cooperación y la coordinación regionales. El carácter transfronterizo y transectorial de los desafíos marítimos significa que ningún país, sea cual sea su capacidad, puede abordarlos por sí solo. En el sudeste de Asia, la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) ha ayudado a convertir una región antaño propensa al conflicto en una zona de paz, estabilidad y prosperidad. Indonesia mantiene su compromiso de participar activamente en las iniciativas regionales, entre ellas la Asociación de los Países del Océano Índico y el Foro Regional de la ASEAN. Asimismo, Indonesia promueve el Foro Marítimo de la ASEAN y recurrirá a la Perspectiva Marítima de la ASEAN para determinar ámbitos de colaboración y definir principios comunes que impulsen la cooperación marítima.

En tercer lugar, debemos consolidar una arquitectura de la seguridad marítima que sea inclusiva y resiliente. La importancia de la seguridad en el espacio marítimo nos obliga a establecer una base sólida que permita afrontar con eficacia los desafíos que se plantean en el mar. Hay que afianzar las medidas de fomento de la confianza, los programas de capacitación, la coordinación humanitaria y los códigos de conducta basados en el diálogo y el respeto. En nuestra región, la arquitectura de la seguridad marítima se sustenta en la visión de la ASEAN sobre la zona del océano Índico y el océano Pacífico. Dicha visión establece un principio claro: el océano ha de ser un puente y no un campo de batalla; ha de ser un mar de paz y no de suspicacias.

De Yakarta a Nueva York, del estrecho de Malaca al mar Mediterráneo, estamos unidos por el oleaje de la interdependencia. Indonesia está dispuesta a soltar amarras y avanzar, junto con todos los asociados, en busca de un espacio marítimo pacífico, seguro, justo y resiliente para las generaciones venideras.

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

Sr. Briz Gutiérrez (Guatemala): Guatemala agradece a la Presidencia de Grecia por la convocatoria a este debate abierto, que nos permite reflexionar sobre los desafíos actuales para la seguridad y la paz internacionales en el ámbito marítimo. De igual manera, reconoce y valora la nota conceptual elaborada para esta sesión y destaca especialmente su tercer párrafo, donde se mencionan la resiliencia económica, el bienestar de las naciones y el desarrollo sostenible.

Nuestro país, aunque cuenta con una costa relativamente pequeña, tiene una posición privilegiada, pues cuenta con acceso al océano Pacífico y al mar Caribe. Esta configuración geográfica, así como puede ser de beneficio, también puede ser una fuente de amenazas.

En particular, a Guatemala le preocupa el aumento de las amenazas transnacionales que se manifiestan en el espacio marítimo, en específico el narcotráfico, la trata de personas y el tráfico de armas. Asimismo, la pesca ilegal, la contaminación y la explotación insostenible de recursos siguen siendo amenazas significativas, especialmente para los Estados ribereños e insulares. Todas estas actividades ilícitas no solo afectan la seguridad colectiva, sino que socavan el desarrollo económico de nuestros países.

Partiendo de esta visión, Guatemala reitera su compromiso con el fortalecimiento de los mecanismos multilaterales que buscan garantizar la libertad de navegación, combatir los delitos transnacionales y promover la gobernanza marítima efectiva y la importancia de salvaguardar los usos legítimos de los océanos.

Por otro lado, valoramos los esfuerzos de cooperación por parte de la Oficina de Asuntos Jurídicos, a través de programas de asistencia, para satisfacer las necesidades de capacidad estratégica de los Estados en desarrollo en el ámbito de la gobernanza de los océanos y el derecho del mar.

Guatemala reconoce que la seguridad marítima constituye un elemento inseparable del desarrollo sostenible. En ese sentido, resulta fundamental brindar apoyo a los países en desarrollo para el fortalecimiento de sus capacidades marítimas, tecnológicas y logísticas. La seguridad marítima es un bien común que debe preservarse con responsabilidad, solidaridad y visión estratégica. Desde nuestras costas en el Pacífico y el Caribe, Guatemala reafirma su voluntad de ser un socio activo en la construcción de mares seguros, sostenibles y en paz.

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

Sr. Hoang Giang Dang (Viet Nam) (*habla en inglés*): Agradezco a Grecia por haber convocado este oportuno debate abierto sobre un asunto crítico de importancia mundial.

En los últimos años, las amenazas marítimas han aumentado en complejidad y escala hasta abarcar una amplia gama de retos, como la piratería, el robo a mano armada en el mar y el sabotaje de infraestructuras marítimas. Además, el cambio climático ha traído consigo nuevos riesgos, como el aumento del nivel del mar, las condiciones meteorológicas extremas y los cambios en las rutas comerciales, que agravan las vulnerabilidades existentes. Las implicaciones de esas amenazas a la paz y la seguridad internacionales son profundas. Para hacer frente a esos retos, debemos adoptar un enfoque global y holístico que integre tecnología avanzada, marcos jurídicos sólidos y una mayor cooperación internacional.

En primer lugar, debe reforzarse la cooperación práctica para garantizar la seguridad marítima mundial y regional. La colaboración de patrullas navales en zonas de alto riesgo puede desalentar la piratería y otras actividades ilícitas. Deben aprovecharse y adoptarse tecnologías avanzadas en capacidades de vigilancia, detección y respuesta. Los Estados deben colaborar para invertir en la capacitación de personal y, al mismo tiempo, establecer acuerdos internacionales de intercambio de datos y garantizar un acceso equitativo a las naciones en desarrollo. Al mismo tiempo, ante el aumento del riesgo de ciberataques contra infraestructuras críticas, como puertos y rutas marítimas, los protocolos internacionales de ciberseguridad y las asociaciones público-privadas son esenciales para hacer frente a las vulnerabilidades y garantizar la resiliencia de las infraestructuras marítimas.

En segundo lugar, existe una necesidad acuciante de mayor coordinación multilateral, especialmente entre los órganos y organismos especializados de las Naciones Unidas y en sinergia con los mecanismos regionales. El Consejo de Seguridad debe cumplir su función y responsabilidad primordiales en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y seguir haciendo contribuciones importantes y concretas para mejorar la seguridad marítima.

En tercer lugar, deben mejorarse las herramientas y los marcos jurídicos y regulatorios para hacer frente con eficacia a las amenazas cambiantes. Las políticas, los reglamentos y la conducta de los Estados en el mar deben ajustarse al derecho internacional, especialmente a la Carta de las Naciones Unidas y a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En la Convención se establece un marco jurídico integral para los océanos, dentro del cual deben llevarse a cabo todas las actividades en los océanos y los mares. Los Estados deben cumplir plenamente sus obligaciones jurídicas en virtud de la Convención, respetar la soberanía, los intereses y las actividades económicas legítimas de los Estados pertinentes y resolver las controversias por medios pacíficos, de conformidad con el derecho internacional. También deben respetar los procesos diplomáticos y legales y garantizar la libertad y la seguridad de la navegación y los sobrevuelos sin recurrir a actos que compliquen la situación o generen tensiones.

Como Estado ribereño, Viet Nam acoge con satisfacción todos los esfuerzos e iniciativas que promueven la seguridad marítima. Hemos estado colaborando estrechamente con los asociados pertinentes, bilateral y multilateralmente, para prevenir y combatir los delitos en el mar y garantizar la seguridad marítima en el mar del Este, o mar de China meridional. Viet Nam ha participado activa y constructivamente en los mecanismos dirigidos por la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) para promover la cooperación y la seguridad marítimas. Mantenemos patrullas conjuntas periódicas y mecanismos de intercambio de información con los países vecinos, entre ellos China, Filipinas y Malasia, para la aplicación del derecho marítimo y la respuesta en caso de emergencia.

Con el fin de mantener la paz, la estabilidad y la libertad de navegación y sobrevuelo en la región, así como para facilitar la solución pacífica de las controversias en el mar de China meridional, Viet Nam se compromete a trabajar con la ASEAN y China para aplicar plena y eficazmente la Declaración sobre la Conducta de las Partes en el Mar de China Meridional de 2002 y promover las negociaciones para la creación de un código de conducta para las partes en el mar de China meridional, en consonancia con el derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

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

Sra. Radulovic (Montenegro) (*habla en inglés*): Montenegro se adhiere a la declaración realizada en nombre de la Unión Europea y desea formular algunas observaciones en representación de nuestro país.

Agradecemos a Grecia que haya convocado el debate de hoy y que haya puesto de relieve la seguridad marítima, que reviste una importancia crucial para la paz mundial, el desarrollo sostenible y la resiliencia económica.

Reconocemos que la delincuencia organizada transnacional, el terrorismo, la trata de personas, el tráfico de armas y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada representan graves retos para la seguridad marítima y las cadenas de suministro mundiales. A ellos se suman los riesgos emergentes, a saber, las ciberamenazas, las amenazas híbridas y los daños causados a infraestructuras marítimas críticas, como los cables de energía y datos, cruciales para el comercio mundial y la conectividad digital. Montenegro cuenta con uno de esos enlaces estratégicos: la interconexión eléctrica submarina con Italia.

En respuesta a esas amenazas, como miembro digno de crédito de la comunidad internacional, Montenegro sigue reforzando sus capacidades marítimas. Hemos puesto en marcha el proyecto de modernización naval más ambicioso hasta la fecha, a saber, la compra y construcción de dos patrulleros, en cooperación con Francia. Ello reforzará nuestras capacidades nacionales, además de contribuir a una seguridad más amplia al permitirnos participar más activamente en operaciones marítimas colectivas, ya que uno de los buques se dedicará exclusivamente a esa función.

Además, en junio, Montenegro acogerá el ejercicio naval 2025 que se llevará a cabo en el marco de la Iniciativa Adriático-Jónica para reforzar la interoperabilidad, el intercambio de información y el estado de disponibilidad operacional a fin de hacer frente a las amenazas marítimas en la cuenca adriático-jónica. Desde hace varios años, Montenegro también participa en la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea, que lucha contra la piratería en el Cuerno de África y el océano Índico occidental. Además, en cooperación con Albania —y en breve con Grecia— Montenegro contribuye a los esfuerzos internacionales para mejorar la conciencia situacional, reforzar las capacidades y disuadir de la comisión de actividades de terrorismo marítimo en el Mediterráneo.

Creemos firmemente que para reforzar la seguridad marítima es preciso adoptar una acción multilateral basada en el derecho internacional y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montenegro reitera su determinación inquebrantable de acatar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad en las que se abordan las amenazas a la seguridad marítima. Dada la complejidad de esas amenazas, creemos que es crucial seguir debatiendo este tema en el Consejo de Seguridad. También vemos un valor añadido en intensificar la coordinación con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas en apoyo de un enfoque integral de la seguridad marítima que abarque todo el sistema.

Para concluir, Montenegro reitera su pleno apoyo a la cooperación internacional para hacer frente a los retos marítimos y está dispuesto a seguir contribuyendo a ese esfuerzo, en el mar, a través del diálogo y de las asociaciones.

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

Sr. Zahneisen (Alemania) (*habla en inglés*): Para empezar, quisiera agradecer sinceramente a Grecia por haber organizado este oportuno evento.

Alemania se adhiere plenamente a la declaración formulada por la representación de la Unión Europea, y quisiera añadir algunas reflexiones adicionales en representación de nuestro país.

Alemania está profundamente convencida de que la seguridad marítima es fundamental para la estabilidad mundial. Por supuesto, también es un requisito previo para la prosperidad económica. Las perturbaciones de las rutas marítimas suponen una amenaza directa para las cadenas de suministro mundiales, en particular las de minerales, alimentos y energía esenciales. Cabe añadir que ello también está afectando cada vez más a Europa, donde la seguridad marítima en el mar Báltico ha cobrado una importancia adicional a la vista del entorno actual de amenazas, que se está volviendo más complejo y desafiante. Para hacer frente a esos retos globales de la seguridad marítima, Alemania sigue siendo firme partidaria de reforzar la cooperación internacional.

En el mar Rojo, contribuimos a la protección de la navegación en el marco de la Operación Aspides de la Fuerza Naval de la Unión Europea. En el Mediterráneo, participamos en la Fuerza Provisional de las Naciones Unidas en el Líbano como país encargado del Equipo de Tareas Marítimo y en la operación militar de la Fuerza Naval de la Unión Europea en el Mediterráneo. En el golfo de Guinea, apoyamos la cooperación regional de los Estados ribereños de África Occidental y Central, en el marco del Grupo del G7 de Amigos del Golfo de Guinea, especialmente en lo que respecta a la aplicación del Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería, el Robo a Mano Armada contra Buques y las Actividades Marítimas Ilegales en África Occidental y Central. Tenemos la determinación de ayudar a nuestros asociados de la región a convertir el Código de Conducta de Yaundé en un documento vinculante. En ese contexto, también hemos apoyado la capacitación del personal portuario de la región para garantizar la seguridad de los puertos y el transporte marítimo.

De cara al futuro, quiero formular dos breves observaciones.

En primer lugar, nos complacería que el Consejo de Seguridad abordara el tema de la seguridad marítima con mayor periodicidad. Estimamos que esos debates deben centrarse en la seguridad marítima en regiones geográficas específicas y en cuestiones temáticas como el cambio climático y la seguridad marítima, las amenazas marítimas híbridas y las vías marítimas vitales.

En segundo y último lugar, Alemania tiene el pleno convencimiento de que la seguridad marítima y el derecho internacional están estrechamente relacionados. Nuestros océanos solo serán un lugar más seguro si disponemos de normas y si todos aplicamos y ponemos en práctica esas normas. Esa es la razón por la que Alemania —también como país que acoge la sede del Tribunal Internacional del Derecho del Mar— seguirá manteniendo su empeño firme a favor de un ámbito marítimo libre, abierto y seguro basado en el derecho internacional, tal y como se recoge en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Y queremos ver que el Consejo de Seguridad sea un firme defensor en ese sentido.

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

Sr. Kössler (Austria) (*habla en inglés*): Austria se adhiere a la declaración formulada en nombre de la Unión Europea.

Como país sin litoral, Austria no tiene acceso directo al mar, pero es perfectamente consciente de que la seguridad marítima no es asunto exclusivo de los Estados ribereños. De hecho, todos los Estados son partes interesadas en la seguridad de los océanos del mundo.

En primer lugar, subrayamos la importancia del derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Convención es más que un marco jurídico: es un pilar fundamental de la paz y la estabilidad internacionales. El cumplimiento del derecho internacional es clave y un requisito previo para luchar contra la piratería, regular las rutas marítimas y resolver los conflictos marítimos. El mismo planteamiento debe aplicarse a los nuevos fenómenos como la subida del nivel del mar.

En segundo lugar, también apoyamos el papel de la Unión Europea, que desempeña un papel importante en el fomento de la estabilidad marítima. Austria contribuye a la operación marítima de la Unión Europea Aspides en el mar Rojo y a la operación IRINI en el mar Mediterráneo. Esta última hace cumplir el embargo de armas de las Naciones Unidas a Libia y demuestra cómo la Unión Europea puede actuar en apoyo de mandatos cruciales del Consejo de Seguridad.

En tercer lugar, las amenazas marítimas también suelen reflejar vulnerabilidades terrestres, como el tráfico ilícito, el terrorismo y la piratería. Por cierto, vamos a celebrar una conferencia de lucha contra el terrorismo en Viena a principios de junio. Esas vulnerabilidades en general se deben a la fragilidad de la gobernanza o a conflictos locales. Por ello, Austria alienta a que se adopten enfoques integrales y preventivos, y pensamos que el Consejo debe hacer uso de la experiencia de otras partes de las Naciones Unidas, como la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la Oficina de Lucha contra el Terrorismo y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

En cuarto lugar, en lo que respecta al nexo entre clima y seguridad, la subida del nivel del mar amenaza la propia existencia de algunos Estados Miembros. Los actos ilícitos que tienen lugar en el mar —desde vertidos de petróleo hasta ataques a buques— pueden causar daños ambientales devastadores. Austria subraya que los esfuerzos en materia de seguridad marítima deben integrar la resiliencia ante el clima, la protección de la biodiversidad marítima y el uso sostenible de los recursos oceánicos, porque son amenazas a la seguridad que tienen implicaciones de gran alcance.

Por último, apoyamos con firmeza el alto el fuego de 30 días en el contexto de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania. Como ha mencionado hoy el representante de Rumanía, un alto el fuego marítimo podría ser un elemento esencial en el camino hacia la paz.

La candidatura de Austria al Consejo de Seguridad para el mandato 2027-2028 se orienta por nuestro empeño a favor del derecho internacional, el multilateralismo eficaz y un enfoque holístico de la paz. Esos principios se aplican tanto en el mar como en tierra.

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

Sr. Vinhas (Portugal) (*habla en inglés*): Portugal encomia a la Presidencia griega del Consejo de Seguridad por haber convocado este debate oportuno e importante.

Como nación marítima con una de las mayores zonas económicas exclusivas de Europa, 11 islas habitadas y tres cuartas partes de la población viviendo en zonas costeras, Portugal entiende que la seguridad marítima no es una preocupación lejana, sino una realidad cotidiana. Nuestra soberanía y nuestra seguridad económica, ambiental y humana están profundamente ligadas a la seguridad de los mares.

Las amenazas marítimas han aumentado en estos últimos años, en escala y en complejidad. En efecto, según la Organización Marítima Internacional, el número de incidentes ocurridos este año casi se ha duplicado en comparación con el mismo período de 2024. Los ataques de los huzies a buques comerciales en el mar Rojo y el golfo de Adén están agravando las tensiones existentes en la región, causando mayores perturbaciones en el comercio mundial al aumentar los costos del transporte marítimo y las emisiones de gases de efecto invernadero. El mar Mediterráneo sigue siendo utilizado por los contrabandistas como ruta para la migración ilegal y la trata de personas y el tráfico de armas. En el golfo de Guinea, el aumento desenfrenado de la piratería, el robo de petróleo y la pesca ilegal y no declarada siguen agravando la inestabilidad regional. Todas esas actividades están cada vez más interrelacionadas. Esas amenazas combinadas desestabilizan regiones, debilitan la autoridad del Estado y ponen vidas en peligro. Sin embargo, aunque a lo largo de los años el Consejo de Seguridad se ha ocupado de amenazas concretas a la seguridad marítima, rara vez las ha abordado de forma sistemática.

Para hacer frente a esas amenazas, Portugal considera que la base de nuestra respuesta debe ser el derecho internacional, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Como constitución de nuestro océano, la Convención sigue siendo esencial para hacer frente a las amenazas a la seguridad marítima, garantizar la libertad de navegación y promover el estado de derecho en el mar. También necesitamos una cooperación sostenida en el mar. Portugal contribuye activamente a las operaciones de la Unión Europea que convierten ese empeño en hechos, desde la operación IRINI en el Mediterráneo hasta la operación Atalanta frente a las costas del Cuerno de África. Portugal también apoya las presencias marítimas coordinadas de la Unión Europea, especialmente en el golfo de Guinea. La titularidad local y la coordinación regional son cruciales. Las medidas de asistencia proporcionadas por la Unión Europea a la Arquitectura de Yaundé son un buen ejemplo de fomento de la conciencia situacional común y de la coherencia operacional. También acogemos en Lisboa el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas contra los Estupefacientes, un foro de cooperación multilateral e interregional muy eficaz para hacer frente al tráfico de drogas por mar.

Al fomentar las sinergias entre la ayuda humanitaria, la cooperación para el desarrollo y las acciones de seguridad, los Estados y las organizaciones internacionales tienen más posibilidades de abordar las causas profundas de las crisis complejas. La creación de capacidades es crucial y debe adaptarse a las necesidades y al perfil de amenazas de cada país. Proyectos como el Apoyo a la Seguridad Marítima Integrada

de África Occidental, un proyecto de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental financiado por la Unión Europea y gestionado y cofinanciado por Portugal, y la Beca Oceánica ONU-Portugal son buenos ejemplos de cómo crear capacidad en los ámbitos de la seguridad marítima y la gobernanza marítima. Como complemento a esos esfuerzos, el Centro Atlántico, creado en 2021 y que ya cuenta con 26 Estados miembros, también ha desempeñado un papel relevante en ese ámbito. El Centro evalúa las amenazas y facilita el diálogo político, ampliando los conocimientos y ejecutando proyectos multilaterales de creación de capacidades, reforzando la seguridad colectiva y la estabilidad en el espacio marítimo. Además, Portugal alienta al Consejo de Seguridad a examinar algunas medidas para pasar de una respuesta reactiva a las crisis a una acción sostenida y preventiva.

En primer lugar, el Consejo de Seguridad debe abordar la seguridad marítima de forma transversal y sistemática, encomendando al Secretario General la presentación periódica de informes y convocando reuniones temáticas que vayan más allá de las respuestas basadas en incidentes.

En segundo lugar, para contribuir al orden basado en normas en el mar, hace falta reafirmar la centralidad de la Convención sobre el Derecho del Mar en el Consejo de Seguridad.

En tercer lugar, mejorar la interacción del Consejo con las arquitecturas regionales de seguridad marítima —como la Arquitectura de Yaundé— integrando exposiciones informativas periódicas y apoyando la asistencia técnica a través de los mecanismos de las Naciones Unidas también puede ser útil para impedir las amenazas a la seguridad marítima.

En cuarto y último lugar, el Consejo debe promover la inclusión de la seguridad marítima en los mandatos de las operaciones de paz cuando proceda, sobre todo en las regiones donde la inestabilidad en el mar y en tierra se refuerzan entre sí.

Portugal seguirá trabajando con empeño junto a todos sus asociados para que nuestros mares sigan siendo abiertos y seguros, y se rijan por el estado de derecho. Esa es una prioridad indiscutible en nuestra candidatura a un puesto no permanente del Consejo de Seguridad para el mandato de 2027 a 2028.

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

Sr. Gospodinov (Bulgaria) (*habla en inglés*): Bulgaria se adhiere a la declaración formulada en nombre de la Unión Europea, y quisiera añadir algunos comentarios en nombre de mi país.

Ante todo, me gustaría dar las gracias a la vecina Grecia por haber convocado el debate abierto de alto nivel de hoy sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima.

Este debate reviste especial importancia y nos ayudará a apuntalar y comprender mejor el complejo tema de la seguridad marítima, que es parte integrante de la seguridad mundial. Cada vez son más los pedidos de que se mantenga un debate multilateral sobre este tema, que afecta por igual a todos los países, sean costeros o no tengan litoral. Bulgaria está dispuesta a colaborar con los demás Estados Miembros de las Naciones Unidas para mejorar la cooperación internacional en la lucha contra las amenazas a la seguridad marítima y reafirma su apoyo a la libertad de navegación y a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Más allá de los peligros derivados de la naturaleza y los accidentes, el tema de hoy tiene que ver con las amenazas antropogénicas: la piratería; los ataques armados en el mar; las actividades terroristas; el tráfico ilícito de drogas y armas y la trata de personas; y las presiones ambientales que comporta el cambio climático y el secuestro de cargamentos. Esos peligros son dinámicos y cada vez más híbridos, dado que fusionan elementos de los conflictos tradicionales con otros de la guerra no convencional. Para proteger los espacios marítimos de las amenazas y los actos

ilícitos intencionados, los agentes gubernamentales y no gubernamentales deben emprender esfuerzos conjuntos. La seguridad marítima podría alcanzarse adoptando un enfoque integral en el que participen autoridades nacionales y partes interesadas de la región y del mundo. Garantizar la seguridad marítima también implica forjar alianzas sólidas y duraderas entre las autoridades civiles y las militares.

El éxito de la cooperación en materia de seguridad marítima conlleva no solo identificar a las partes interesadas, diversas en términos de poder e influencia, sino también permitir que las capacidades operacionales aumenten y se refuercen unas a otras. La vigilancia y el intercambio de información son los primeros pasos para que el proceso de cooperación sea pragmático y fructífero, se base en la confianza y busque alcanzar una conciencia común de la situación en el medio marítimo.

Al ser un Estado situado a orillas del mar Negro, a Bulgaria le parece positivo entender la seguridad marítima como una forma de seguridad basada en la cooperación. También nos preocupan mucho las amenazas actuales en el mar Negro y la región vecina planteadas por la guerra de agresión de la Federación de Rusia en Ucrania y las operaciones de la flota oscura rusa. A ese respecto, me gustaría destacar la importancia de colaborar para hacer frente a los retos de seguridad en la región del mar Negro, como el caso del grupo de tareas del mar Negro sobre contramedidas antiminas, que es un ejemplo de compromiso recíproco entre los países aliados del mar Negro para hacer frente a la amenaza de las minas y velar por la seguridad del tráfico marítimo.

La seguridad marítima en la región del mar Negro es crucial, y debe rechazarse con firmeza todo intento de limitar la libertad por la fuerza.

Los problemas de seguridad en la región del mar Negro han desvelado la necesidad de intensificar las obras para reforzar la conectividad energética, digital y de transporte en la región del mar Negro. Bulgaria participa en el proyecto de cables submarinos del mar Negro, que establecerá cables submarinos paralelos de electricidad y fibra óptica a través de dicho mar. Potenciar el desarrollo y la conectividad de las infraestructuras regionales responde a las dificultades de seguridad local y también se alinea con la importancia de nuestra región para la seguridad alimentaria mundial.

Convencida de que la cooperación es indispensable para resolver los problemas relacionados con la seguridad en general y con la seguridad marítima en particular, Bulgaria está ultimando los preparativos para ejercer la Presidencia en funciones de la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro desde el 1 de julio. Durante nuestra presidencia, nos gustaría impulsar debates sobre el crecimiento azul y la conectividad, sin dejar de preservar su ecosistema —un valioso patrimonio natural— ni de proteger los recursos tanto marinos como costeros. Tendremos que invertir más en preservar la naturaleza de la organización como modelo de cooperación económica multilateral y promover una comunidad basada en la colaboración y los valores compartidos.

Para concluir, Bulgaria respalda las iniciativas regionales y mundiales que garantizan la seguridad y la libertad de navegación mientras contrarrestan de forma integral las amenazas a la seguridad marítima. Estamos convencidos de que los actuales retos geopolíticos en el mar, la tierra y el espacio solo pueden afrontarse mediante el diálogo y la cooperación.

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

Sr. Fernandes (Mozambique) (*habla en inglés*): Quisiera felicitarlo, Señor Presidente, así como a la Presidencia helénica, por dirigir el Consejo este mes y haber convocado este debate tan oportuno. También expresamos nuestro agradecimiento al Secretario General y a los exponentes por sus esclarecedores aportes de esta mañana.

La seguridad marítima no atañe solo a la navegación, sino que guarda vínculos intrínsecos con la paz internacional, el desarrollo sostenible y la estabilidad económica mundial.

Habida cuenta de que más del 90 % del comercio mundial se transporta por mar, las amenazas a las rutas marítimas hacen peligrar cadenas de suministro críticas, además de socavar la seguridad alimentaria y energética y los medios de subsistencia de millones de personas.

Las actividades marítimas ilícitas como la piratería, el robo a mano armada, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el terrorismo marítimo, el tráfico de armas y drogas, y la trata de personas están cada vez más interconectadas, lo que tiene efectos desestabilizadores a escala mundial.

Las amenazas recientes en el mar Rojo dejan muy en claro lo rápido que la inseguridad marítima puede agravarse y repercutir en todo el mundo. Esos retos complejos exigen respuestas coordinadas y multilaterales basadas en la cooperación internacional.

Para Mozambique, la seguridad marítima no es un concepto abstracto, sino una realidad. En 2010, un buque mozambiqueño fue secuestrado en el canal de Mozambique. Gracias a la rápida cooperación internacional —y en particular a la asistencia de las fuerzas navales indias—, la tripulación fue rescatada sana y salva. Esa experiencia puso de relieve tanto la naturaleza global de las amenazas marítimas como el alcance de la solidaridad y la cooperación para hacerles frente.

Mozambique reafirma, por tanto, la centralidad de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, fundamento jurídico de la gobernanza marítima. Instamos a todos los Estados a que respeten y apliquen a cabalidad las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, que sigue siendo nuestra constitución para los océanos. Asimismo, subrayamos la importancia de la aplicación plena y universal de los marcos conexos desarrollados en el ámbito de la Organización Marítima Internacional.

A escala regional, Mozambique apoya la Estrategia Marítima Integrada de África 2050 de la Unión Africana, la Estrategia de Seguridad Marítima Integrada de la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo y el Memorando de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la Región del Océano Índico. Esos instrumentos son vitales para la coordinación, la vigilancia, la aplicación, la creación de capacidades y la respuesta coordinada.

Elogiamos la atención constante que presta el Consejo de Seguridad a las amenazas marítimas, en particular mediante las resoluciones 1814 (2008), 1838 (2008), 2018 (2011), 2039 (2012), 2240 (2015) y 2634 (2022). Dichos instrumentos afianzan el principio de que la seguridad marítima es fundamental para el mandato del Consejo relativo al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales.

Permítaseme señalar brevemente cinco aspectos prioritarios, desde el punto de vista de Mozambique.

En primer lugar, es necesario un compromiso sostenido del Consejo. El Consejo de Seguridad debe seguir ocupándose de las amenazas marítimas y actuar con decisión para preservar la paz y la seguridad en el mar.

En segundo lugar, se deben abordar las causas subyacentes. Con frecuencia, la delincuencia marítima se deriva de las condiciones existentes en tierra, como la pobreza, el desempleo y las carencias de gobernanza. Abordar esos factores es clave para una seguridad marítima duradera.

En tercer lugar, hay que fortalecer la capacidad jurídica e institucional. Instamos a que se apliquen plenamente los instrumentos jurídicos pertinentes y demandamos apoyo internacional para potenciar los esfuerzos nacionales encaminados a enjuiciar los delitos marítimos y colmar las lagunas en materia de aplicación de la ley.

En cuarto lugar, se deben mejorar los marcos de seguridad basados en la cooperación. En el contexto de iniciativas como la Estrategia Marítima Integrada de

África 2050, sobre plataformas de intercambio de información, hay que ampliar la coordinación regional de un modo acorde a la magnitud y complejidad variables de las amenazas marítimas.

Por último, es necesario invertir en el desarrollo de capacidades. La inversión en sistemas de vigilancia, capacidad naval, infraestructura portuaria y formación del personal es crucial. Se necesita más apoyo internacional para capacitar a los Estados africanos de cara a la protección de sus aguas.

La seguridad marítima sustenta la economía azul, protege la soberanía nacional y salvaguarda la paz regional. Hay que abordarla de manera integral, teniendo en cuenta el nexo entre seguridad, desarrollo, gestión ambiental y justicia.

En conclusión, Mozambique reafirma su determinación de trabajar codo con codo con sus asociados, próximos y lejanos, a fin de que nuestros mares sigan siendo un espacio compartido de paz y prosperidad.

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

Sr. Paulauskas (Lituania): Lituania se adhiere a la declaración ofrecida por el representante de la Unión Europea.

En nombre de mi país, quiero dar las gracias a la Presidencia griega del Consejo de Seguridad por haber organizado este importante debate. En efecto, la seguridad marítima está estrechamente asociada al multilateralismo en general, por lo que este debate es realmente oportuno.

En la actualidad, el mar Báltico ocupa un lugar destacado entre las preocupaciones emergentes en materia de seguridad marítima. Los acontecimientos recientes en la zona económica exclusiva de Estonia —donde un petrolero de la flota en la sombra, sin pabellón y sancionado por el Reino Unido, se negó a ser inspeccionado y, escoltado por un caza ruso, violó el espacio aéreo estonio— ilustran esta preocupante evolución. Lituania secunda plenamente las medidas adoptadas por Estonia para garantizar la seguridad marítima, de conformidad con el derecho internacional.

Nos preocupa también la decisión de Rusia de aprehender un carguero de propiedad griega a su paso por un puerto estonio. Es otra clara muestra de la conducta temeraria y provocadora de un miembro permanente del Consejo que hace caso omiso de sus obligaciones internacionales.

Recientemente, en la región del mar Báltico ha aumentado la presencia de buques rusos de la llamada “flota en la sombra”: petroleros viejos y mal mantenidos, que suelen navegar sin seguro y están tripulados por personal no cualificado. Además de plantear un riesgo importante para la seguridad marítima y el medio ambiente, esos petroleros comprometen la seguridad de las infraestructuras submarinas. Tan solo desde octubre de 2023, por lo menos 11 cables y un gasoducto submarinos han sufrido daños en el mar Báltico, en la mayoría de los casos debido a que buques de esa flota en la sombra han arrastrado el ancla por el fondo marino.

En respuesta a esos incidentes, hemos tomado medidas para actualizar nuestro marco jurídico. En el marco de nuestros esfuerzos internacionales, en noviembre de 2024 Lituania se sumó a la Declaración conjunta sobre la seguridad y resiliencia de los cables submarinos en un mundo globalmente digitalizado, impulsada por los Estados Unidos. No obstante, hay que seguir trabajando para abordar efectivamente esos desafíos. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ofrece un marco jurídico sólido para salvaguardar la infraestructura submarina, pero es esencial que se aplique de manera efectiva. Los Estados de abanderamiento deben asegurar una jurisdicción y un control efectivos sobre sus buques y velar por que los buques que enarbolan sus respectivos pabellones no pongan en peligro infraestructura submarina crítica. Por otro lado, sigue abierta la cuestión de si la Convención de

las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es aplicable a los buques sin pabellón y sin una jurisdicción clara.

Proteger la infraestructura crítica es una responsabilidad compartida. En lo que respecta a la flota en la sombra, la comunidad internacional ha de actuar para poner fin a las ventas y transferencias de petroleros viejos a entidades opacas que no cumplen la ley, ya que por lo general esos buques terminan formando parte de esa flota oscura que pone en peligro la seguridad marítima.

La actual agresión de Rusia contra Ucrania en la región del mar Negro complica aún más la situación general de la seguridad marítima. Rusia ha cometido ataques y actos de destrucción reiterados contra la infraestructura ucraniana de exportación de cereales en los puertos del mar Negro y del Danubio. Además, Rusia se retiró de la Iniciativa del Mar Negro, que contaba con el respaldo de las Naciones Unidas, y se ha beneficiado de la subida de los precios mundiales de alimentos y fertilizantes.

Rusia no debería beneficiarse de su utilización de los alimentos como arma. El memorando de entendimiento entre la Federación de Rusia y la Secretaría de las Naciones Unidas sobre la promoción de los productos alimenticios y los fertilizantes rusos en los mercados mundiales no debería prorrogarse. Dicho memorando, suscrito al mismo tiempo que la Iniciativa del Mar Negro que facilitaba el suministro de cereales ucranianos a los consumidores mundiales, ha dejado de ser necesario. Su utilidad para el suministro alimentario mundial es cuestionable, mientras que los costos que comporta para las Naciones Unidas son considerables.

No es posible abordar plenamente la seguridad marítima sin tener en cuenta una de las amenazas más antiguas pero también más menospreciadas, como es el vertimiento de municiones en el fondo marino, y en particular el vertimiento de armas químicas. Tomamos nota de la creciente preocupación mundial al respecto y reconocemos que la cuestión del vertimiento de municiones en el mar va más allá de la protección del medio ambiente y puede considerarse un tema de seguridad. Lituania viene liderando desde 2010 los esfuerzos internacionales en este ámbito y propuso la primera resolución de la Asamblea General sobre medidas de cooperación para evaluar los efectos ambientales de los desechos de municiones químicas vertidas al mar y crear conciencia sobre este problema. Su versión más reciente fue aprobada por unanimidad en 2023, con el patrocinio de más de 50 países.

Lituania aboga por que se adopten medidas prácticas, y en particular por que se estudien posibles modalidades de una base de datos voluntaria sobre desechos de municiones químicas vertidos al mar, con información sobre los lugares de vertimiento, los tipos y cantidades de municiones vertidas y, de ser posible, la situación actual de las municiones químicas.

Lituania es una nación marítima, participante en iniciativas internacionales que sostienen la cooperación y el comercio marítimos y contribuyen a la seguridad alimentaria y energética mundial. La Iniciativa de los Tres Mares, que evoluciona con rapidez y a la que recientemente se sumó Grecia, brinda a Europa la oportunidad de ampliar el eje de conectividad Norte-Sur, lo que impulsará la cooperación y el crecimiento multidimensionales. Además, nos permitirá mejorar las conexiones de transporte, diversificar las rutas y los recursos energéticos y construir infraestructuras resilientes. Asimismo, exhortamos a todos los Estados Miembros a que aborden la seguridad marítima como una cuestión de responsabilidad compartida: debemos proteger nuestros mares, apoyar la adopción de decisiones basada en datos científicos y defender el derecho internacional.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es el marco jurídico en el que deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y los mares. Debemos reconocer la importante contribución de dicha Convención al desarrollo sostenible y a la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene la palabra el representante del Perú.

Sr. Llosa (Perú): Deseo, en primer lugar, agradecer la invitación de la Representación Permanente de Grecia para participar en este importante debate, así como su diligente trabajo en la Presidencia del Consejo de Seguridad durante el presente mes. Saludamos, igualmente, la participación en el debate del Primer Ministro de Grecia, Excmo. Sr. Kyriakos Mitsotakis.

De manera más que oportuna, la Presidencia griega nos ha convocado para evaluar un tema cuyo alcance e interés es de carácter global, habida cuenta de que el fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional nos concierne a todos. Consideramos conveniente añadir la necesidad de ejercer un multilateralismo sustentado en los principios consagrados en la Carta de las Naciones; de manera particular, la seguridad colectiva y la solución pacífica de controversias.

Nuestros intereses en materia de seguridad marítima convergen plenamente con las resoluciones aprobadas por el Consejo. Condenamos los ataques de los huzies contra los buques mercantes que navegan en el mar Rojo y el golfo de Adén. Lamentamos que estos ataques afecten la estabilidad de las cadenas de suministro y el desarrollo económico, causando trastornos considerables para el comercio regional y mundial que impiden el flujo normal de alimentos críticos, combustible, asistencia humanitaria y otros bienes esenciales por todo el mundo.

Bajo los principios mencionados, expresamos nuestro más firme respaldo a los esfuerzos de mediación que viene realizando el Secretario General a través de su Enviado Especial para el Yemen.

El Perú, como miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y, particularmente, de su Consejo, participa en la elaboración de los más altos estándares relativos a la seguridad y protección marítimas, priorizando la importancia crucial de mantener la libertad de navegación. Reiteramos nuestro respaldo a la resolución sobre la protección marítima en la zona del mar Rojo aprobada por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 108° período de sesiones, en cuyo párrafo 11 alienta a todas las partes a proporcionar información pertinente a la Organización Marítima Internacional, según proceda.

Es así que, como parte de nuestro compromiso con la gobernanza marítima internacional y en el contexto de nuestra aspiración de seguir colaborando con dicho objetivo en calidad de miembro del Consejo de la OMI para los años 2026 y 2027, en el marco del 110° período de sesiones del Comité, que se realizará el próximo junio, con el apoyo de otros Estados Miembros seguiremos impulsando la propuesta presentada por el Perú en abril pasado dirigida a fomentar el uso de los centros internacionales de intercambio de información marítima para articular los esfuerzos dirigidos a luchar contra las amenazas de la delincuencia organizada en el sector marítimo.

La propuesta destaca la importancia de contar con una red integrada de centros internacionales de intercambio de información marítima o similares que permitan anticipar, prevenir y efectuar coordinaciones de forma eficaz ante incidentes y amenazas, mejorando así la protección del comercio internacional y del medio marino.

Actualmente, la marina de guerra del Perú se encuentra a cargo del Centro de Fusión de Información Marítima para Latinoamérica, donde se colecta y analiza información marítima con el propósito de hacer frente a las amenazas comunes como la lucha contra la piratería, el robo a mano armada, el tráfico ilegal de drogas, la trata de personas, el tráfico de armas y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como otras actividades ilícitas.

En tal sentido, en el Comité Legal de la OMI, el Perú, con el apoyo de Bélgica, Colombia, Ecuador y la India, presentó en marzo pasado la inclusión de dichas amenazas en su plan estratégico y de manera más integral.

Finalmente, deseo exhortar a los Estados miembros de la OMI a fortalecer dicha interconexión compartiendo información relevante sobre las amenazas aludidas bajo un enfoque preventivo, así como a proporcionar recursos técnicos y financieros para tales propósitos en aras de su desarrollo y fortalecimiento.

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

Sr. Larsen (Australia): Australia es una gran nación marítima cuyo litoral une los océanos Pacífico, Índico y Austral. Dependemos en gran medida de un entorno marítimo libre, abierto y seguro, gestionado con arreglo al derecho internacional. Acogemos con satisfacción el enfoque del debate de hoy, pues coincidimos en que las amenazas y la desestabilización de la seguridad marítima siguen aconteciendo y evolucionando y en que ello suscita preocupación al Consejo de Seguridad.

Australia siempre defenderá un mundo en el que las diferencias se resuelvan pacíficamente, mediante reglas y normas acordadas. Cuando surgen controversias marítimas, es crucial que las partes no solo respeten el derecho internacional, sino que también utilicen sus marcos y mecanismos establecidos para resolverlas. Hacemos hincapié en la primacía de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la que se establecen los marcos jurídicos en los que deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y el mar.

Rechazamos las reivindicaciones marítimas descabelladas e ilegales que son incompatibles con la Convención. Las conductas que limitan la capacidad de otros países para ejercer sus derechos soberanos no son aceptables, como tampoco lo son las actividades que impiden las libertades de navegación y sobrevuelo.

Nos siguen preocupando aquellos comportamientos que plantean el riesgo de que se produzcan errores de cálculo y escaladas, especialmente en el mar de China meridional, donde se han llevado a cabo acciones peligrosas y agresivas, también contra Filipinas.

Australia condena asimismo los ataques a la navegación en el mar Rojo y el golfo de Adén. Los ataques terroristas de los huzies contra la navegación comercial han perturbado gravemente los derechos y libertades de navegación, el comercio internacional y la seguridad marítima, y eso es inaceptable. Al mismo tiempo, la destrucción deliberada de cables submarinos en el Báltico y otros lugares ha causado daños económicos y de diversa índole a nuestra comunidad mundial interconectada. Como ponen de manifiesto esos casos, existe una clara necesidad de cooperación mundial y regional para garantizar la contención de los incidentes de seguridad marítima y la solución pacífica de las controversias.

Australia colabora con sus asociados del Indo-Pacífico para hacer frente a los retos de la seguridad marítima regional. En Asia Sudoriental, estamos invirtiendo en asociaciones para mejorar el conocimiento situacional marítimo, apoyar la gestión sostenible de los recursos marinos y la protección del medio marino y defender la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. También reiteramos nuestro firme apoyo a la importancia central y la unidad de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y a la aplicación práctica de la Visión de la ASEAN sobre la Zona del Océano Índico y el Océano Pacífico.

En el Pacífico, trabajamos con países asociados para combatir la delincuencia transnacional y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Australia también colabora con la Unión Europea y otros organismos para apoyar la delimitación de las fronteras marítimas en el Pacífico, que deben preservarse de las amenazas que plantea la subida del nivel del mar.

En el océano Índico, estamos desempeñando un papel destacado en el fomento de las capacidades en materia de seguridad marítima, en particular a través de la Asociación de los Países del Océano Índico.

Apoyamos el llamamiento de Grecia para que se recurra a organizaciones internacionales pertinentes con objeto de gestionar las cuestiones de seguridad marítima y de salvaguardar y mejorar el cumplimiento de los instrumentos jurídicos existentes. Australia es un miembro fundador de la Organización Marítima Internacional y sigue subrayando el carácter universal y unificado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Seguimos insistiendo en que el derecho internacional y el multilateralismo sustentan nuestra seguridad y prosperidad compartidas.

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

Sr. Van Schalkwyk (Sudáfrica) (*habla en inglés*): Sudáfrica felicita a Grecia por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad durante el mes de mayo.

También agradecemos la oportunidad que se nos brinda con este debate abierto de alto nivel sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional en pro de la estabilidad mundial.

Si bien la seguridad marítima es fundamental para la estabilidad mundial, en particular la protección de las rutas comerciales vitales y las redes de transporte marítimo, debemos hacer hincapié en la importancia de adoptar un enfoque holístico para hacer frente a las amenazas en superficie a la seguridad marítima. Este es el caso, en particular, de los países afectados por conflictos.

Más del 80 % del comercio mundial se transporta por mar, y el 97 % de los datos mundiales se transfieren a través de cables submarinos. Sin embargo, amenazas como la piratería, el terrorismo, el robo a mano armada en el mar y el tráfico ilícito plantean importantes desafíos para la estabilidad mundial. La desestabilización de las rutas marítimas supone una amenaza directa para la seguridad alimentaria internacional, los minerales esenciales, la seguridad energética, las cadenas mundiales de suministro y la estabilidad económica. La seguridad marítima se ha convertido en un ámbito importante de interés relacionado con la paz y la seguridad internacionales, las recientes escaladas en regiones como el mar Rojo y las amenazas a las rutas comerciales marítimas y los puntos de embotellamiento económico que afectan negativamente a la economía mundial.

En África, la inseguridad marítima se ha manifestado en la piratería, sobre todo frente al golfo de Guinea y el Cuerno de África. Lo que está claro, en todo caso, es que no es la principal fuente de inestabilidad, sino más bien un síntoma de los conflictos y las crisis en la superficie.

A Sudáfrica le preocupa la creciente inseguridad marítima, en particular debido a las actividades ilícitas exacerbadas por la delincuencia organizada transnacional. Para hacer frente a esos retos, debemos intensificar los esfuerzos internacionales para combatir las amenazas a la seguridad marítima. Quisiera destacar las siguientes cuestiones.

Debemos invertir en la creación de capacidades nacionales y en la capacitación de las fuerzas de seguridad marítima, especialmente en las regiones vulnerables a las amenazas a la seguridad. Debemos ratificar los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes que rigen los espacios marítimos y contrarrestan la inseguridad marítima, o adherirnos a esos instrumentos, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, un instrumento jurídico clave que ha permitido establecer el orden en la gobernanza oceánica, ha reducido las controversias territoriales, ha salvaguardado la alta mar para todos y ha garantizado la utilización sostenible de nuestros recursos oceánicos. Otro elemento que hay que tener en cuenta es la mejora del intercambio de información y la cooperación en materia de inteligencia entre las naciones para prevenir los incidentes de seguridad marítima y darles respuesta. También debemos llevar a cabo operaciones y ejercicios conjuntos para fomentar la confianza y la cooperación entre las naciones. Además, debemos fomentar las alianzas regionales y mundiales para promover la cooperación y la coordinación en cuestiones de seguridad marítima. Debemos elaborar y aplicar

estrategias eficaces de seguridad marítima que aborden las causas raíz de las amenazas a la seguridad marítima, pero que también promuevan el uso legítimo de los océanos y el acceso a ellos, y salvaguarden la vida de las personas en el mar y los medios de subsistencia y la seguridad de las comunidades costeras. Debemos explorar el uso de las nuevas tecnologías para reducir la inseguridad marítima. Y, por último, debemos fortalecer la cooperación judicial entre los Estados, incluida la extradición de delincuentes marítimos.

Para terminar, la unidad de la comunidad internacional es vital para encontrar soluciones sostenibles que mitiguen la lacra cada vez mayor de la inseguridad marítima. El remedio debe basarse en un enfoque holístico que aborde las causas raíz, que son principalmente terrestres, pero que se están manifestando en el ámbito marítimo.

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

Sr. Meetarbhan (Mauricio) (*habla en inglés*): Agradecemos a Grecia que haya convocado este debate, que es de suma importancia al examinarse el fortalecimiento de la arquitectura mundial de seguridad marítima y la estabilidad mundial.

Como otros muchos pequeños Estados insulares, Mauricio tiene derechos de soberanía sobre recursos que se extienden por vastas zonas marítimas. Aunque los pequeños Estados insulares en desarrollo se identifican a menudo como grandes Estados oceánicos, carecen de la capacidad necesaria para hacer valer de forma independiente los derechos que les confiere el derecho internacional, debido en gran medida a las capacidades insuficientes de vigilancia marítima. La contribución de Mauricio a este debate se centrará en la vigilancia marítima como requisito previo esencial para el panorama más amplio de la seguridad marítima.

La incapacidad de ejercer de manera eficaz la vigilancia marítima repercute en la seguridad económica de los pequeños Estados insulares en desarrollo, que a menudo tienen un acceso limitado o ninguno en absoluto a otros recursos naturales. Mauricio, por ejemplo, posee una zona económica exclusiva que es unas 1.000 veces su masa terrestre. De hecho, numerosos pequeños Estados insulares en desarrollo tienen derecho a grandes zonas económicas exclusivas en virtud del régimen archipelágico previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Sostenemos que la cooperación regional es clave en la vigilancia marítima para garantizar la conservación y el ejercicio efectivo de los derechos en virtud del derecho internacional. Es imprescindible que los Estados pongan en común sus recursos y creen mecanismos regionales de vigilancia que funcionen dentro de sistemas amplios integrados. La vigilancia marítima está intrínsecamente ligada al cumplimiento efectivo de los derechos económicos de los pequeños Estados insulares en desarrollo y, en consecuencia, los incidentes en el mar, como los vertidos de petróleo, pueden tener repercusiones desastrosas no solo para el medio ambiente, sino también para la seguridad económica de esos Estados.

Mauricio se encuentra en medio del océano Índico, por donde pasa más de la mitad del comercio marítimo mundial. Por este océano transita un volumen importante del comercio mundial de petróleo. Para salvaguardar los intereses y la seguridad de los Estados ribereños son necesarias medidas de seguridad sólidas y la cooperación internacional. En un esfuerzo por ampliar la arquitectura regional de seguridad marítima y profundizar en ella, Mauricio ha acogido en los últimos años tres conferencias de seguridad marítima para la región. Mauricio también tiene la determinación de aplicar la Estrategia Marítima Integrada de África 2050 para la seguridad marítima y de trabajar a fin de crear un mecanismo regional que fomente la colaboración entre los Estados ribereños y la comunidad internacional para mejorar la seguridad y la gobernanza marítimas.

Mauricio tiene el firme convencimiento de que la colaboración internacional, el intercambio de información y las iniciativas de creación de capacidad son

fundamentales para seguir fortaleciendo la seguridad marítima. No puede haber una mejora significativa en las capacidades de vigilancia marítima sin el apoyo de la comunidad internacional. La seguridad económica y la resiliencia son componentes esenciales de la seguridad amplia necesaria para mantener la estabilidad mundial, y Mauricio está convencido de que debates como el que estamos celebrando hoy contribuirán de manera positiva a la cooperación regional y mundial para mejorar la vigilancia marítima y reforzar la seguridad para todos.

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

Sr. Tammsaar (Estonia) (*habla en inglés*): Le agradezco, Señor Presidente, la organización de este importante debate abierto.

Hacemos nuestra la declaración formulada en nombre de la Unión Europea. Permítaseme añadir las siguientes observaciones en calidad nacional.

Al igual que los griegos, los estonios siempre nos hemos considerado una nación marinera. El mar Báltico ocupa más de la mitad de la frontera de Estonia y ha sido una fuente de alimentos y una importante ruta comercial a lo largo de nuestra historia. Como Estado ribereño, Estonia tiene una responsabilidad especial en la reducción de los riesgos para la seguridad marítima en nuestra región y fuera de ella.

Permítaseme centrarme en la situación de la seguridad del mar Báltico: en primer lugar, la llamada flota en la sombra y, en segundo lugar, las conexiones submarinas de energía y comunicaciones.

Desde el inicio de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, ha aumentado drásticamente el número de buques que llevan a cabo actividades ilícitas —también en el mar Báltico— y eluden el cumplimiento de las normas de seguridad o ambientales. La llamada flota en la sombra, compuesta por hasta 2.000 embarcaciones deficientes, se utiliza para eludir las sanciones y financiar la guerra de Rusia contra Ucrania. La flota en la sombra sirve para transportar principalmente crudo y productos derivados del petróleo procedentes de Rusia. Las embarcaciones suelen estar en mal estado y carecer de una cobertura de seguro fidedigna. Suponen una amenaza directa para la seguridad marítima y el medio ambiente submarino y costero. Es solo cuestión de tiempo antes de que causen un desastre de entidad. Ello tendría un impacto catastrófico en el entorno marítimo del mar Báltico, especialmente frágil, y los Estados ribereños tendrían que soportar la carga del daño causado.

Cada vez son más los buques de la flota en la sombra que navegan por el mar Báltico sin pabellón o bajo un pabellón falso. El 13 de mayo, un petrolero denominado Jaguar entró en la zona económica estonia sin pabellón y sin seguro. El buque rechazó la petición de las autoridades estonias de inspeccionarlo de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que concede a los Estados el derecho a inspeccionar buques sin nacionalidad. Mientras el buque seguía su ruta, un caza ruso violó de manera deliberada el espacio aéreo de Estonia, y escoltó al buque hasta aguas rusas. Ese peligroso incidente demostró, entre otras cosas, que existe un claro vínculo entre la flota en la sombra y Rusia. Exhortamos a Rusia a que ponga fin de inmediato a su conducta imprudente. También quisiéramos instar a todas las partes interesadas a que promuevan la adopción de medidas encaminadas a prevenir las operaciones ilegales en el sector marítimo por parte de la flota en la sombra, de conformidad con la resolución correspondiente de la Organización Marítima Internacional, aprobada el 6 de diciembre de 2023.

Por último, también son frecuentes los daños a infraestructuras submarinas críticas en el mar Báltico. Entre octubre de 2023 y enero de 2025 se produjeron cuatro incidentes graves. Reiteramos que dañar las infraestructuras submarinas, de manera voluntaria o por negligencia culpable en las zonas económicas exclusivas de otros Estados o en alta mar, se considerará un delito punible de conformidad con el artículo 113 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Para

recordar las palabras del Secretario General esta mañana, el cumplimiento del derecho internacional es la base de la seguridad marítima.

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

Sra. Ni Mhuirheartaigh (Irlanda) (*habla en inglés*): Irlanda hace suya la declaración formulada en nombre de la Unión Europea y añade lo siguiente.

El mundo se enfrenta a un entorno de seguridad cada vez más conflictivo y lleno de retos. En Irlanda somos conscientes de que el éxito económico en nuestro mundo digitalizado depende de las infraestructuras mundiales de comunicaciones y energía que atraviesan nuestras aguas. Entendemos también que, en un mundo siempre conectado, lo que ocurre en una parte del océano puede tener efectos trascendentes en todo el mundo.

Nos sumamos a quienes han subrayado la importancia de proteger las infraestructuras marítimas críticas, los cables submarinos y las infraestructuras energéticas, así como de mejorar el conocimiento situacional marítimo. También destacamos la relevancia de reforzar la colaboración y la cooperación entre las partes interesadas al afrontar los retos de la seguridad marítima.

Irlanda ha tenido el placer de contribuir a las operaciones navales que lleva a cabo la Unión Europea. Por ejemplo, al participar en la operación militar de la Unión Europea en el Mediterráneo, operación IRINI, hemos podido demostrar nuestro apoyo continuo a la paz y la estabilidad en Libia y el mar Mediterráneo.

Dado que somos una nación insular cuya zona económica exclusiva representa casi siete veces su superficie terrestre, la seguridad de nuestros mares reviste una importancia suprema. En la última revisión de la política de defensa de Irlanda, se constató la necesidad de prestar especial atención a la seguridad marítima. A partir de ello, estamos elaborando nuestra primera estrategia nacional de seguridad marítima. Nos hemos comprometido a ampliar y profundizar nuestra implicación en la seguridad internacional y a trabajar con asociados tanto del sector público como del privado.

El respeto del derecho internacional en nuestros océanos es indispensable para el mantenimiento de la paz, la seguridad, la estabilidad y la prosperidad internacionales. Irlanda insiste en el carácter universal y unificado de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y reafirma que dicha Convención establece el marco jurídico en que deben desarrollarse todas las actividades en los océanos y el mar. La Convención tiene importancia estratégica como base de las actividades y la cooperación nacionales, regionales y mundiales en el sector marino. Es preciso mantener su integridad, como se reconoce en la resolución anual de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar.

Irlanda insta a todos los Estados que aún no han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o no se han adherido a ella a que consideren la posibilidad de hacerlo ahora, así como de ratificar y aplicar efectivamente las convenciones y demás instrumentos internacionales elaborados en el marco de la mencionada Convención.

Además, Irlanda insta a todos los Estados a demostrar una conducta responsable en el ámbito marítimo. Nos oponemos a todas las prácticas diseñadas para dañar adrede la infraestructura de otro Estado, lanzar provocaciones o evadir la ley. Irlanda también se opone a las prácticas que, por negligencia deliberada, suponen riesgos ecológicos para el medio marino.

Para concluir, Irlanda recuerda que el océano es un bien común global y que disponer de un orden jurídico estable para los mares y hacer uso pacífico del océano nos ayudará a materializar un orden económico internacional justo y equitativo. Facilitará la comunicación internacional, permitirá el uso equitativo de sus recursos y contribuirá a garantizar la protección y preservación del medio marino.

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

Sr. Endoni (Nigeria) (*habla en inglés*): Ante todo, quisiera felicitar a Grecia por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad durante mayo y por haber organizado este debate abierto de alto nivel sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la cooperación internacional en pro de la estabilidad mundial.

El espacio marítimo mundial, que abarca todos los océanos y mares del mundo, sigue siendo una zona vital, crucial para mantener la estabilidad mundial y el libre paso. Por ello, la seguridad marítima sigue siendo imprescindible para la consecución de la paz y la seguridad internacionales.

Nigeria dedica todo su empeño al mantenimiento de la seguridad marítima y la cooperación multilateral. Ese empeño refleja nuestra dedicación de larga data y nuestro conocimiento acabado de las realidades y los retos cambiantes que enfrenta el espacio marítimo. Nos tomamos en serio el cumplimiento de nuestras obligaciones legales con arreglo a los instrumentos relacionados con el ámbito marítimo, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Nigeria considera que, al afrontar los desafíos transnacionales en materia de seguridad marítima, el éxito de la colaboración regional depende en gran medida de las capacidades nacionales. Por ese motivo, hemos dado prioridad al fortalecimiento de nuestra capacidad nacional para la protección eficaz de nuestro espacio marítimo. A ese respecto, el Gobierno nigeriano ha invertido más de 195 millones de dólares para establecer el marco de la Infraestructura Integrada de Seguridad Nacional y Protección de las Vías Navegables. Ese marco, también denominado Proyecto Deep Blue, es una plataforma de seguridad marítima que busca dar una respuesta rápida.

Además de abordar la piratería y otras amenazas a la seguridad marítima, para lo cual, por ejemplo, hemos reforzado la cooperación internacional en el golfo de Guinea, Nigeria ha acordado albergar el cuartel general del equipo de tareas marítimo combinado para el golfo de Guinea, con vistas a la puesta en marcha de ese equipo, que será un importante mecanismo transnacional para la región.

El Gobierno nigeriano ha seguido dando prioridad al cumplimiento de las obligaciones contraídas por el país en virtud del Código de Conducta de Yaundé, que sigue siendo el instrumento de cooperación internacional más visible para combatir la piratería y otros delitos en nuestra región marítima. También estamos utilizando el Código para compartir información con los Estados Miembros a fin de mejorar el intercambio puntual de datos y la respuesta rápida. Asimismo, hemos demostrado buena fe en la aplicación de la resolución 2733 (2024) adoptando medidas como el patrullaje regular de nuestras fronteras marítimas, la búsqueda y captura y el uso de sistemas de vigilancia por parte de la armada nigeriana.

Para ser eficaz, la cooperación internacional orientada a reforzar la seguridad marítima debe aprovechar los puntos fuertes de las organizaciones regionales e integrar competencias regionales. Esa colaboración puede potenciar los recursos y los conocimientos, aportar experiencias operacionales valiosas, mejorar los marcos de seguridad regionales y eliminar la duplicación de tareas. Mientras tanto, la rendición de cuentas y la transparencia deben seguir siendo elementos centrales de esas iniciativas.

Apuntalar la soberanía de las aguas nacionales en el golfo de Guinea y proteger esa fuente vital de alimentos para la población siguen siendo aspectos vitales de la seguridad nacional. Por tanto, aumentar la capacidad y la presencia de la armada ayudaría a la región a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que perjudica los medios de subsistencia y las oportunidades económicas de las comunidades locales.

Nigeria agradece las contribuciones de los asociados internacionales y de los agentes marítimos comerciales a la mejora de la seguridad en el golfo de Guinea.

También felicitamos a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito por su interés en la estructura regional, su apoyo y sus esfuerzos para hallar soluciones a los problemas de seguridad marítima en el golfo de Guinea. Por ello, subrayamos la importancia de crear capacidades en los Estados del golfo de Guinea para combatir y prevenir eficazmente la piratería y otros problemas de seguridad que enfrenta la región.

Creemos que los esfuerzos para mejorar la eficacia de las intervenciones nacionales y regionales en materia de seguridad marítima deben ser sólidos, colectivos y selectivos. En ese sentido, destacamos que el Consejo de Seguridad tiene un papel relevante en la formulación de nuevas estrategias para abordar las tendencias nuevas y emergentes. Por último, teniendo en cuenta que el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales no es una iniciativa de un solo país, esperamos con interés que se aumente la colaboración para que nuestro entorno marítimo sea más seguro y sostenible.

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

Sra. Hayovyshyn (Ucrania) (*habla en inglés*): Acogemos la participación del Primer Ministro de Grecia, Excmo. Kyriakos Mitsotakis, y agradecemos a la presidencia griega que haya organizado el importante debate de hoy. También damos las gracias a todos los exponentes por sus valiosas aportaciones.

Ucrania hace suya la declaración formulada en nombre de la Unión Europea.

La cuestión de la seguridad marítima es cada vez más urgente. Como se ha señalado con tino, la seguridad de los mares es indispensable para la paz internacional, la resiliencia económica y el desarrollo sostenible. También incide directamente en la responsabilidad del Consejo de Seguridad de mantener la paz y la seguridad internacionales.

Ucrania, al ser un Estado marítimo, concede la máxima prioridad a la seguridad marítima. Esa cuestión guarda vínculos directos con la seguridad energética y alimentaria, ya que las perturbaciones en el mar afectan a las cadenas de suministro, retrasan envíos vitales y ponen en peligro el acceso a artículos esenciales.

Pese a las amenazas que está enfrentando, Ucrania está decidida a garantizar la seguridad en sus aguas territoriales. Un claro ejemplo de ello es el corredor marítimo liderado por Ucrania, que se puso en marcha en 2023, tras la terminación unilateral por parte de Rusia de la Iniciativa sobre el Transporte Seguro de Cereales y Productos Alimenticios desde los Puertos Ucranianos. Frente a los constantes ataques con misiles, el corredor sigue entregando alimentos a más de 50 países de Asia, África, Europa y América Latina. Ucrania sigue contribuyendo de manera significativa a la seguridad alimentaria mundial.

Dicho esto, la agresión de Rusia —que comenzó en 2014 con la ocupación ilegal de Crimea y luego se convirtió en una invasión a gran escala— ha menoscabado drásticamente la estabilidad en los mares Negro y de Azov. Los puertos ucranianos ocupados han sido convertidos en centros militares. Entre tanto, Rusia ha lanzado más de 500 misiles y drones contra por lo menos 400 instalaciones portuarias, lo que ha causado la destrucción de más de 100.000 toneladas de productos agrícolas y ha perturbado las rutas comerciales.

Las consecuencias medioambientales de la guerra son igualmente alarmantes. En diciembre de 2024, dos petroleros rusos zozobraron en el estrecho de Kerch y vertieron una gran cantidad de combustible en aguas territoriales de Ucrania. El resultado fue una catástrofe ecológica a gran escala que devastó los ecosistemas marinos y contaminó las costas de Crimea y otros lugares. Ese incidente deja claro que la seguridad marítima abarca, entre otras cosas, la protección de un medio marino frágil. Después de eso, tiene que haber rendición de cuentas.

Ucrania apoya activamente la cooperación internacional orientada a mejorar la seguridad marítima, en particular mediante la colaboración con la Organización Marítima Internacional. Subrayamos la importancia de aplicar las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad y de respetar el derecho internacional, en especial la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En conclusión, el único camino posible hacia una verdadera estabilidad en la región, el restablecimiento de la seguridad marítima y la estabilidad del mercado mundial pasa por una paz justa y duradera, basada en la Carta de las Naciones Unidas. Dicha paz ha de garantizar el pleno restablecimiento de la soberanía y la integridad territorial de Ucrania en el marco de sus fronteras reconocidas internacionalmente, incluidas sus aguas territoriales, y ha de ofrecer garantías de seguridad claras, fiables y aplicables.

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

Sr. Alrowaiei (Bahrein) (*habla en árabe*): Ante todo, me complace dar la bienvenida al Primer Ministro de nuestra nación amiga Grecia, Sr. Kyriakos Mitsotakis, que presidió anteriormente esta sesión, así como felicitar a la delegación griega por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad correspondiente al mes de mayo. Doy las gracias al Señor Presidente por haber convocado esta importante sesión. Doy las gracias también al Secretario General, Excmo. Sr. António Guterres, y a los demás exponentes por sus valiosas intervenciones.

Los mares y las vías navegables internacionales se ven expuestos con creciente frecuencia a una serie de amenazas diversas e interconectadas, asociadas a actividades ilícitas. Nos referimos, entre otras, a las actividades de la delincuencia organizada transnacional, el desvío de armas, el tráfico de drogas, la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, la piratería, la pesca ilegal y no regulada, los actos terroristas, las ciberamenazas y la degradación ambiental. Todo ello afecta a la seguridad alimentaria y energética y socava la estabilidad de la economía mundial y la paz y la seguridad internacionales, lo cual, a su vez, implica que la protección de las rutas marítimas y comerciales frente a todos esos riesgos sea una responsabilidad colectiva.

Como país situado en una región de importancia estratégica y vital, el Reino de Bahrein reconoce la necesidad de trabajar en colaboración con países hermanos, amigos y aliados para garantizar la seguridad y la estabilidad, proteger la navegación marítima, hacer frente a cualquier amenaza contra ella y promover la paz mundial. Los recientes ataques en el mar Rojo son un claro recordatorio de la necesidad de cooperar en la lucha contra las actividades marítimas ilícitas. El Reino de Bahrein está consolidando su papel como asociado activo en el mantenimiento de la seguridad de la navegación marítima, así como su posición como punto central de los esfuerzos mundiales en materia de seguridad. El papel histórico y crucial de Bahrein en el ámbito de la seguridad marítima se refleja en nuestro empeño por promover la cooperación internacional para contrarrestar las amenazas marítimas tradicionales y emergentes, proteger las cadenas de suministro mundiales, garantizar la continuidad del comercio a través de las principales vías navegables, apoyar las operaciones de mantenimiento de la paz y responder a las crisis.

El Reino de Bahrein está adoptando las últimas tecnologías del sector marítimo para mejorar el sistema de la seguridad marítima y ayudar a mejorar su eficacia y preparación, ya que para abordar los desafíos es necesario reforzar los mecanismos de intercambio de información, desarrollar las capacidades y promover la concienciación sobre cuestiones marítimas. En ese contexto, el Reino de Bahrein destaca la necesidad de respetar el derecho internacional, especialmente los principios consagrados en la Carta de las Naciones Unidas y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que constituye el marco jurídico para la gobernanza y la cooperación marítimas.

En conclusión, el Reino de Bahrein reafirma su indefectible determinación de seguir apoyando todos los esfuerzos encaminados a garantizar la seguridad marítima y la estabilidad regional y mundial, de conformidad con el derecho internacional, y de trabajar con la comunidad internacional para proteger los mares y mantenerlos seguros, contribuyendo así a la paz y la seguridad internacionales y al logro de la prosperidad y el bienestar para todos los países.

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

Sr. Løvold (Noruega): Doy las gracias al Presidente por haber convocado este importante debate abierto sobre el fortalecimiento de la seguridad marítima a través de la cooperación internacional orientada a la estabilidad mundial. Damos las gracias también al Secretario General por su exposición informativa.

Tengo el honor de ofrecer esta declaración en nombre de los países nórdicos, a saber, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Suecia y mi país, Noruega.

Todos los países nórdicos somos países ribereños con economías abiertas y conectadas mundialmente, dependientes en gran medida del océano. El océano tiene un papel central en nuestra historia, nuestros medios de vida y nuestro desarrollo. La seguridad de nuestra gente de mar y de nuestra infraestructura marítima y la protección de la salud del océano son vitales para todos los países nórdicos. Como firmes defensores del multilateralismo sustentado en el derecho internacional, el derecho del mar es nuestra noble brújula.

No podemos permitir que grupos militantes controlen la libertad de navegación y el comercio marítimo mundial. Por ello, condenamos los ataques ilegales de los huzíes en el mar Rojo y el golfo de Adén, que se han cobrado vidas inocentes y han afectado muy negativamente al libre paso por la zona del mar Rojo. Dichos ataques han encarecido los artículos básicos, como los alimentos, el combustible y los medicamentos. Las amenazas para la seguridad marítima, en particular los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, siguen planteando un problema grave a nivel mundial. Es importante trabajar y recurrir a todos los medios necesarios para poner fin a esas amenazas. Debemos seguir aplicando medidas de protección y disuasión eficaces. Además, debemos seguir tratando de abordar las causas subyacentes que conducen a la piratería. Los países nórdicos exhortan a todos los Estados Miembros a que tipifiquen como delito, investiguen y persigan los actos de piratería y robo a mano armada en el mar, en consonancia con el derecho internacional. Todos tenemos nuestras obligaciones en lo que respecta a la seguridad del océano.

Rusia utiliza la denominada flota en la sombra para eludir las sanciones y nutrir su economía de guerra. Los buques de esa flota, por lo general en mal estado, y sus temerarias prácticas de navegación plantean un gran riesgo para el medio ambiente, la gente de mar y la seguridad de las infraestructuras marítimas, en especial en las aguas costeras del mar del Norte y el mar Báltico. En diciembre de 2023, la Organización Marítima Internacional adoptó la resolución A.1192(33), que insta a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas a prevenir las operaciones ilegales de las flotas en la sombra. Todos los Estados de abanderamiento tienen la obligación jurídica, en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de reforzar las competencias y los controles efectivos que ejercen sobre los buques que enarbolan sus pabellones respectivos y de garantizar el cumplimiento de las normas y los reglamentos internacionales. Junto con nuestros asociados, estamos dispuestos a tomar nuevas medidas coordinadas para contrarrestar las actividades de la flota en la sombra.

En 2022, como miembro elegido del Consejo de Seguridad, Noruega, junto con Ghana, se ocupó de redactar la resolución 2634 (2022), relativa a la seguridad marítima en el golfo de Guinea. El objetivo de la resolución era mejorar la seguridad de buques y marinos en el golfo, preservar el potencial económico de los países de la

región y reafirmar que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece el marco jurídico para todas las actividades oceánicas a escala mundial. Dicha resolución es una muestra de la decisiva contribución del Consejo a la ampliación y el fortalecimiento del orden de la seguridad marítima. Por consiguiente, alentamos al Consejo a que participe activamente y asuma responsabilidades proactivas de cara al mantenimiento de la libertad y la seguridad de nuestro océano.

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

Sr. Doualeh (Djibouti) (*habla en inglés*): Ante todo, deseo reiterar el agradecimiento de Djibouti a Grecia, que preside el Consejo de Seguridad durante el mes de mayo, por haber convocado esta sesión sobre seguridad marítima en un momento en que las amenazas se multiplican, se vuelven más complejas y están cada vez más interconectadas. Como se señala en un informe del Instituto de las Naciones Unidas de Investigación sobre el Desarme, coincide que la configuración actual del Consejo de Seguridad incluye a un grupo de países que aportan una experiencia y unos conocimientos acumulados sobre la materia. Además, agradecemos a la Presidencia griega la detallada y acertada nota conceptual, así como las preguntas orientativas, dado que contribuyen en gran medida a aclarar lo que está en juego y a suscitar un debate a fondo sobre la mejor manera de afrontar colectivamente las amenazas tradicionales y los retos emergentes. Por supuesto, nuestro agradecimiento se hace extensivo al Secretario General y a los exponentes por su inestimable contribución.

A Djibouti le interesa la seguridad marítima por razones obvias. Nuestro país se encuentra en la confluencia de varias de las rutas marítimas más importantes del mundo. Aproximadamente el 20 % del comercio mundial transcurre por esa vía. Como nación marinera desde tiempos inmemoriales, el derecho del mar, que se fue desarrollando a lo largo de los años, siempre ha sido de gran importancia para el pueblo de Djibouti. De hecho, Djibouti se enorgullece de haber sido uno de los signatarios originales de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 10 de diciembre de 1982.

Como ha subrayado el Secretario General, reiteramos la importancia de respetar el derecho internacional. Las resoluciones del Consejo de Seguridad y las obligaciones estipuladas en la Convención deben aplicarse plena y eficazmente. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar goza con razón de aclamación universal por haber codificado un régimen jurídico que aborda de manera exhaustiva las cuestiones más importantes que afectan a los océanos y los Estados ribereños del mundo.

Sin embargo, yo diría que uno de los mayores logros de la Convención está infravalorado. Me refiero a la sabia decisión de quienes la redactaron de integrar en la arquitectura jurídica que erigieron el reconocimiento de que la cooperación, tanto internacional como, lo que es crítico, regional, es esencial para facilitar usos responsables y pacíficos de los mares.

Las obligaciones en materia de cooperación revisten especial importancia para Djibouti dados los lamentables problemas marítimos que han afectado el mar Rojo y el golfo de Adén y que llevaron al Consejo a aprobar la resolución 2722 (2024), de enero de 2024.

Así pues, Djibouti se congratula de haber desempeñado un papel importante en la elaboración del Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y el Robo a Mano Armada contra los Buques en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén, que Djibouti y 20 Estados de la región aprobaron el 29 de enero de 2009, y que se conoce como Código de Conducta de Djibouti.

El Código, que reafirma que el derecho internacional, reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece el marco jurídico aplicable a la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar y consagra la voluntad de los signatarios de cooperar en lo que respecta a la investigación, la

detención y el enjuiciamiento de las personas sobre las que pesen sospechas razonables de haber cometido actos de piratería y robo a mano armada contra buques; la interceptación e incautación de buques sospechosos; el rescate de buques, personas y bienes; y la realización de operaciones conjuntas.

Desde la aprobación del Código de Conducta de Djibouti, y partiendo del éxito que ha tenido a la hora de facilitar la cooperación, 18 Estados de la región aprobaron, en enero de 2017, la Enmienda de Yeda al Código de Conducta de Djibouti. La Enmienda amplió la cobertura del Código para incluir la cooperación en relación con otras actividades que afectan al mar Rojo y al golfo de Adén, cuya importancia se ha vuelto cada vez más evidente, a saber, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el tráfico de armas y de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el comercio ilegal de fauna y flora silvestres, el aprovisionamiento ilícito de combustible, el robo de crudo, la trata y el contrabando de personas y el vertido ilegal de residuos tóxicos.

Impulsado por el Presidente Guelleh, el plan de desarrollo económico de Djibouti pretende transformar el país en un centro logístico, comercial y de telecomunicaciones. Djibouti ha invertido en 12 cables submarinos, evidenciando su compromiso de convertirse en un nexo digital entre Europa, Asia y África.

Esos planes solo pueden hacerse realidad si los problemas de seguridad marítima se abordan eficazmente cuando se manifiestan. Djibouti ha trabajado para reforzar su marco de seguridad marítima. Aprovechamos la ocasión para dar las gracias a las organizaciones internacionales, amigos y socios que ayudaron a Djibouti en sus esfuerzos por reforzar los planes de seguridad portuaria y mejorar las competencias del personal responsable de aplicarlos.

Sin embargo, para crear un sector de seguridad marítima autosuficiente sería necesario invertir en capacidades navales sólidas y diseñar programas de formación y transferencia de tecnología sostenibles a largo plazo. Ni que decir tiene que esto requiere una inversión masiva en un contexto de prioridades contrapuestas, como suele ocurrir en los países en desarrollo. Por tanto, hacemos un llamamiento a nuestros amigos y socios para que sigan prestando a Djibouti el apoyo crucial que necesita.

Djibouti es un socio comprometido con el que se puede contar. Es un nexo humanitario y posee instalaciones que participan en operaciones antiterroristas y misiones contra la piratería, por lo que contribuye a la seguridad general de la región.

(continúa en francés)

El Acuerdo relativo a la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional, que Djibouti acaba de firmar, refleja la determinación colectiva de la comunidad internacional de reforzar la cooperación y la coordinación internacionales en torno a las cuestiones centrales relacionadas con la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Nos hacemos eco del llamamiento a favor de la firma y la ratificación de ese texto fundamental.

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

Sr. Harish (India) *(habla en inglés)*: Para empezar, aprovecho la ocasión para dar las gracias al Primer Ministro de Grecia, Excmo. Sr. Kyriakos Mitsotakis, que ha presidido este debate abierto de alto nivel esta mañana, y transmitirle nuestra enhorabuena por haber asumido Grecia la Presidencia este mes.

La seguridad marítima es una piedra angular del crecimiento económico porque las rutas comerciales críticas, los suministros de energía y los intereses geopolíticos están ligados a los océanos. La India, que cuenta con una larga costa, una amplia comunidad de marinos y fuerzas marítimas capaces, desempeña activamente su papel como Potencia marítima responsable para salvaguardar sus intereses y hacer frente a las amenazas emergentes. La estrategia de seguridad marítima de la India es amplia

y multidimensional, y aborda tanto las amenazas tradicionales de los actores estatales como las amenazas no tradicionales de la piratería; el contrabando; la migración humana ilegal; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; los incidentes marítimos; las amenazas híbridas y el terrorismo marítimo.

Nos alegramos de que Grecia haya recogido el testigo de este debate tan actual. La importancia de la seguridad marítima fue destacada por el Primer Ministro de la India, Sr. Narendra Modi, en el primer debate abierto sobre cuestiones marítimas durante la Presidencia india del Consejo de Seguridad en 2021 (véase S/2021/722). Reiteramos los cinco principios básicos que sustentan la manera holística de enfocar la seguridad marítima por parte de la India, a saber, la eliminación de las barreras al comercio marítimo legítimo; el arreglo pacífico de controversias conforme al derecho internacional; los esfuerzos conjuntos para hacer frente a los desastres naturales y a las amenazas marítimas creadas por agentes no estatales; la preservación del medio y los recursos marinos; y el fomento de una conectividad marítima responsable.

La India es parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada en 1982, que establece el marco jurídico que rige las actividades en los océanos del mundo, incluida la lucha contra las actividades ilícitas en el mar. La India cree que los Estados deben resolver las controversias en el ámbito de la seguridad marítima por medios pacíficos, entre otros la adhesión a los pronunciamientos de las instituciones internacionales establecidas de acuerdo con el marco basado en normas.

La India está decidida a promover un orden marítimo libre, abierto y basado en normas, de acuerdo con los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En aras de ese objetivo, la India asume un papel eficaz en la región emprendiendo diversas iniciativas de desarrollo de capacidades centradas en abordar los retos contemporáneos en materia de seguridad; forjar el camino a seguir para reforzar la capacidad de combate; y abordar los aspectos estratégicos, operacionales y de gobernanza de la protección marítima.

La estrategia de seguridad marítima de la India se basa en una vigilancia estricta, una coordinación eficaz y una capacidad de respuesta rápida para proteger su extenso litoral y sus rutas marítimas. La estrategia también se rige por la iniciativa de nuestro Primer Ministro denominada visión MAHASAGAR —avance común y holístico para la seguridad y el crecimiento en todas las regiones—, que promueve la seguridad y la cooperación en los mares y puede aplicarse a escala mundial.

La India participa activamente en numerosas misiones de seguridad marítima y en maniobras navales conjuntas con multitud de socios, tanto a escala regional como mundial. Esas iniciativas se centran en las amenazas no tradicionales —como la piratería, los desastres naturales y las actividades marítimas ilícitas— que afectan a la paz y la seguridad en la región. La inclusividad y la cooperación son principios clave del planteamiento de la India respecto de cuestiones marítimas. En el último año, en respuesta a los ataques al comercio marítimo y a los crecientes incidentes de piratería en la zona occidental del mar Arábigo, la armada india ha desplegado más de 35 buques en la región, ha llevado a cabo más de 1.000 operaciones de abordaje y ha respondido a más de 30 incidentes. Gracias a la eficacia y la rapidez de su actuación, la armada india —independientemente de la nacionalidad de la tripulación— ha salvado más de 520 vidas. La armada india ha escoltado en condiciones de seguridad a más de 312 buques mercantes, que transportaban más de 11,9 millones de toneladas métricas de carga valorada en 5.300 millones de dólares. La India participa activamente en operaciones de búsqueda y salvamento y operaciones de ayuda humanitaria y socorro en casos de catástrofe, especialmente en la región del océano Índico.

En septiembre de 2024, la India lanzó la operación Sadbhav para proporcionar ayuda humanitaria de emergencia tras las inundaciones causadas por el tifón Yagi en Laos, Viet Nam y Myanmar. El mes pasado, la India llevó cabo un ejercicio de cooperación marítima multilateral a gran escala con diez países africanos, denominado

Cooperación Marítima Clave entre África y la India, o AIKEYME, que significa “unidad” en sánscrito. La iniciativa tiene la finalidad de desarrollar soluciones de colaboración para los retos marítimos regionales, mejorar la interoperabilidad y estrechar las relaciones de amistad entre la India y las naciones africanas.

En conclusión, la India considera que la seguridad marítima y la lucha contra el terrorismo son fundamentales para su seguridad nacional y sus intereses económicos. Su planteamiento conjuga una capacidad sólida de defensa, la diplomacia regional, la cooperación internacional y el desarrollo de infraestructura nacional. La India sigue desarrollando su estrategia en función de las nuevas amenazas y los cambios geopolíticos en la región indopacífica.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la representante del Reino de los Países Bajos.

Sra. Gregoire-van Haaren (Reino de los Países Bajos) (*habla en inglés*): Quisiera empezar dando las gracias a Grecia por haber organizado el importantísimo debate de hoy.

Tengo el honor de formular esta declaración en nombre de los países del Benelux: Bélgica, Luxemburgo y mi país, el Reino de los Países Bajos.

La seguridad marítima es fundamental para la estabilidad y la prosperidad de todas las naciones. Los retos a los que nos enfrentamos son múltiples. Algunos son antiguos, como la libertad de navegación y la lucha contra el contrabando de drogas. Otros son nuevos, como el uso de flotas en la sombra y los ciberataques, que amenazan la seguridad internacional y nuestro medio ambiente. También para los países del Benelux, la seguridad marítima y la libertad de navegación son pilares vitales de nuestra estabilidad económica. Tenemos varios puertos importantes, como Amberes-Brujas y Rotterdam, que son una puerta de entrada a Europa. Todas las naciones, marítimas o sin litoral, tienen en común el interés por garantizar la seguridad de la marina mercante. Como naciones pequeñas y medianas con grandes responsabilidades marítimas y puertos, los países del Benelux entienden que la colaboración y un orden internacional basado en normas son esenciales para crear y proteger unas condiciones económicas equitativas. La Organización Marítima Internacional (OMI) desempeña un papel crucial para propiciar el diálogo, mejorar las normas y establecer criterios para la comunidad marítima mundial. Tanto desde una perspectiva nacional como en el marco del Benelux, seguimos apoyando firmemente a la OMI y deseamos aportar una contribución significativa a sus órganos de decisión.

En 1609, el jurista holandés Hugo Grocio publicó su revolucionaria obra *Mare Liberum*, en la que defendía el derecho a la libertad de navegación y al comercio marítimo. Esa obra sentó las bases de la actual Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a menudo llamada la constitución de los océanos. Sigue siendo uno de los tratados más ratificados y constituye un marco jurídico esencial que regula todas las actividades marítimas. Cuando surgen conflictos relacionados con el derecho internacional, tenemos la responsabilidad colectiva de adaptar nuestra actuación para defender esas leyes. Como países del Benelux, nos tomamos muy en serio esta responsabilidad, por lo que nuestras armadas han contribuido con buques y personal a diversas operaciones y despliegues marítimos.

De cara al futuro, el transporte marítimo seguirá desempeñando un papel fundamental a la hora de afrontar los retos mundiales, como el cambio climático, y de promover la salud de nuestros océanos. Con ese fin, los países del Benelux están decididos a contribuir a la Tercera 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”, que se celebrará en Niza (Francia) y a la entrada en vigor del 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, un hito multilateral para el futuro de nuestros océanos.

Para concluir, reafirmamos nuestro apoyo a un orden internacional basado en normas y a la labor conjunta para salvaguardar la libertad de navegación y la seguridad. Sigamos trabajando codo con codo para garantizar un futuro pacífico, seguro y sostenible para nuestros océanos.

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

Sr. Yousfi (Marruecos) (*habla en francés*): Me complace en particular dirigirme al Consejo de Seguridad en relación con uno de los retos más acuciantes de nuestro tiempo. Los mares que nos conectan se enfrentan a amenazas de una magnitud sin precedentes que requieren nuestra acción colectiva. Celebro la presencia del Primer Ministro de la República Helénica, Excmo. Sr. Kyriakos Mitsotakis, y expreso mi profundo agradecimiento a los exponentes por sus lúcidas presentaciones.

Los océanos encarnan una dualidad fundamental en nuestro mundo: aunque nos separan físicamente, son la red vital que conecta a la humanidad, permiten el 80 % del comercio mundial y la supervivencia de miles de millones de personas. Cualquier contratiempo en el medio marítimo afecta las cadenas mundiales de suministro y amenaza nuestra seguridad colectiva, mientras las redes delictivas y terroristas sofisticadas explotan las tecnologías, que son a la vez nuestra principal baza y nuestra mayor debilidad.

El Reino de Marruecos ha desplegado esfuerzos considerables para reforzar su seguridad marítima, motivado por su ubicación estratégica en la confluencia del Atlántico y el Mediterráneo. Esa situación única —combinada con el aumento de riesgos marítimos como el tráfico ilícito, la piratería, los flujos migratorios no regulados y los problemas ambientales— ha catalizado la aparición en nuestro país de un planteamiento más firme para proteger sus intereses costeros y sus rutas marítimas. Con Tánger Med, primer puerto africano en cuanto a capacidad, Marruecos presta especial atención a la protección de sus instalaciones portuarias, esenciales para su prosperidad económica. Marruecos posee además el litoral más largo de África, 3.500 km, lo que exige una vigilancia especial y un seguimiento constante de la seguridad marítima en todas sus dimensiones.

Nuestro país ha modernizado considerablemente su seguridad marítima integrando los principales convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional —el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974; el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997; y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, de 1979— y reformando su código sobre la marina mercante. Esa transformación se basa en instituciones especializadas, complementadas por un plan estratégico triple centrado en la mejora del equipamiento y de la vigilancia, y en el refuerzo de la coordinación contra las amenazas ilícitas y la protección ambiental a través del Plan de Marruecos de Lucha contra la Contaminación Marina Accidental, con la participación de la sociedad civil. Marruecos también ha reforzado su cooperación regional mediante acuerdos importantes 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, la Arquitectura de Yaundé y la Carta sobre la Seguridad y la Protección Marítimas y el Desarrollo en África, creando así un marco sólido para la seguridad y el desarrollo marítimos en África.

Con el fin de aprovechar plenamente la costa atlántica y convertirla en un vector de creación de riqueza colectiva, Su Majestad el Rey Mohammed VI ha ampliado la Iniciativa Atlántica para ayudar a los países del Sahel, como paso visionario que abre

nuevas posibilidades de cooperación beneficiosa para todos y de codesarrollo del espacio atlántico-saheliano, en una África que depende de sus propios recursos y está abierta al mundo. A través de su visión pionera de una cooperación Sur-Sur solidaria y activa, el Reino se está posicionando como arquitecto de la renovación africana. Prueba de ello son dos importantes iniciativas marítimas atlánticas: la Conferencia Ministerial para la Cooperación Pesquera entre los Estados Africanos Ribereños del Océano Atlántico y la Reunión Ministerial del Proceso de los Estados Africanos del Atlántico, cuya tercera edición se celebró en Rabat en julio de 2023 y dio lugar a la aprobación de la Declaración de Rabat.

Para concluir, Marruecos mantendrá su compromiso indefectible y constante de luchar contra los flujos ilícitos y promover la seguridad de la infraestructura portuaria, además de compartir su experiencia en el contexto marítimo internacional. Y es que los océanos, cunas milenarias de nuestra humanidad común, merecen algo mejor que el caos. Aunemos fuerzas, tecnologías y responsabilidades para que esas extensiones azules sigan siendo para siempre santuarios de paz y vías de prosperidad compartida.

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

Sr. Perera (Sri Lanka) (*habla en inglés*): Para empezar, quisiera dar las gracias a la Presidencia griega por haber convocado este debate abierto de alto nivel tan oportuno.

Como nación insular situada en la encrucijada de las principales rutas marítimas del océano Índico, Sri Lanka considera la seguridad marítima una gran prioridad estratégica y de desarrollo. Consideramos que la seguridad de nuestros océanos forma parte integrante de la estabilidad y la prosperidad de las naciones. Para beneficiarse de ello, los océanos deben estar libres de todo conflicto de poder y problemas de seguridad.

El compromiso de Sri Lanka en materia de seguridad marítima se basa en la cooperación a escala nacional e internacional. A través de alianzas bilaterales y multilaterales, Sri Lanka sigue participando en operaciones conjuntas, cooperación técnica e iniciativas de creación de capacidades que refuerzan el compromiso conjunto de aplicar el derecho del mar, proteger el medio ambiente y luchar contra la delincuencia transnacional.

Existe un vínculo cada vez más estrecho entre la delincuencia marítima, el tráfico y el terrorismo. Para contrarrestar esa preocupación global, es necesaria la colaboración internacional a fin de hacer frente a esas amenazas interconectadas. En el ámbito nacional, nos hemos centrado en reforzar los marcos jurídicos y los procedimientos interinstitucionales, con el fin de fortalecer la coordinación entre las fuerzas del orden, las entidades de inteligencia y los tribunales. A través de asociaciones multilaterales, Sri Lanka ha ampliado sus capacidades de vigilancia para favorecer el conocimiento situacional marítimo. Estas mejoras facilitan la detección de actividades ilícitas, ayudan a proteger rutas comerciales vitales y permiten aportar respuestas humanitarias y medioambientales más oportunas, aspectos todos ellos fundamentales para reforzar la seguridad marítima. A este respecto, damos las gracias a todos nuestros socios internacionales por prestarnos una ayuda tan necesaria para reforzar la capacidad de Sri Lanka de proteger su soberanía y seguridad marítimas.

Sri Lanka es plenamente consciente de los efectos agravantes que los problemas de seguridad marítima pueden tener en las cadenas mundiales de suministro, las rutas comerciales y los medios de subsistencia de las comunidades. Creemos que para mitigar esas amenazas es preciso un enfoque integrado, que combine la evaluación de riesgos, la vigilancia marítima y la aplicación de la ley, junto con una cooperación estrecha con los socios regionales. Sri Lanka considera que las tecnologías emergentes son herramientas inestimables para hacer frente a las amenazas marítimas. Sin embargo, las nuevas tecnologías deben utilizarse de forma responsable y conforme al derecho y las normas internacionales. Para aumentar la resiliencia, los Estados

también deben dar prioridad al conocimiento situacional marítimo, a la coordinación entre organismos y a la capacidad jurídica para enjuiciar los delitos marítimos.

Aunque ya existen varios marcos para orientar la cooperación marítima, su eficacia depende de una aplicación coherente y de la coordinación entre instituciones y fronteras. Insistimos en la necesidad de respetar el derecho internacional para garantizar la libertad de navegación, proteger los recursos marinos y combatir los delitos transnacionales en el mar. Como Estado parte en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Sri Lanka reitera la importancia de la Convención como marco jurídico en el que deben llevarse a cabo todas las actividades en los océanos y los mares.

Por último, Sri Lanka reafirma su disposición a colaborar con los socios internacionales y regionales, en el marco de las Naciones Unidas, para garantizar que los océanos sigan siendo seguros, estables y abiertos en beneficio de todos.

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

Sr. França Danese (Brasil) (*habla en inglés*): El Brasil felicita a Grecia por presidir el Consejo este mes y le da las gracias, Señor Presidente, por haber convocado este oportuno debate sobre seguridad marítima.

El Brasil tiene uno de los litorales más largos del mundo, por lo que su historia, economía e identidad no pueden disociarse del mar. Es natural que concedamos la máxima importancia a preservar la seguridad del medio marítimo, cuya gobernanza debe basarse en el derecho internacional, con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como eje central.

Hoy el medio marítimo está bajo presión. La piratería, el robo a mano armada y la delincuencia organizada transnacional son ejemplos de retos a los que se enfrenta la comunidad internacional. Cada vez se solapan más y se refuerzan mutuamente. Y la situación se ha agravado por el uso malintencionado de las tecnologías emergentes. Los ataques contra la navegación comercial ponen en peligro a las tripulaciones, afectan el comercio y las cadenas de suministro y ponen en peligro la seguridad alimentaria y energética. Millones de personas cuyas vidas dependen de una explotación sostenida de los mares se ven amenazadas por el uso irresponsable y delictivo de las rutas marítimas. El mar Rojo destaca como un espacio marítimo particularmente amenazado por todos esos desafíos y merece una atención especial del Consejo de Seguridad a ese respecto.

Para responder a ese complejo panorama mundial, el Brasil considera que hay tres prioridades inmediatas.

En primer lugar, debe haber un respeto y una aplicación plenos e incondicionales del derecho internacional. Como ya he dicho, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es la constitución de los océanos. Los Estados deben cumplir las obligaciones que les incumben en virtud de esa y otras convenciones y tratados que regulan los mares, incluido el deber de cooperar en la represión de todas las actividades ilícitas, especialmente las que atentan contra el medio ambiente marítimo. El Consejo, por su parte, debe insistir en el pleno cumplimiento del derecho internacional, del que sus resoluciones son parte integrante.

En segundo lugar, debe haber un compromiso pleno de cooperación práctica y desarrollo de capacidades. Para que el conocimiento situacional marítimo sea efectivo, entraña un intercambio de información en tiempo real, herramientas de vigilancia armonizadas y una integración responsable de las nuevas tecnologías. El Brasil está dispuesto a profundizar las alianzas en el marco de su implicación activa en la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur y del apoyo que brinda desde hace tiempo a las armadas y guardacostas del golfo de Guinea. El Brasil cree que los principios y valores consagrados en la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur,

que establece el Atlántico Sur como una zona de paz, libre de armas de destrucción masiva y preservada de controversias geopolíticas extranjeras, encarnan un mensaje relevante para el mundo actual. Este mensaje se reforzará en 2026, cuando el Brasil acoja la novena reunión ministerial de la zona de paz y cooperación del Atlántico Sur para celebrar el 40° aniversario de la zona.

En tercer lugar, debe existir un enfoque multidimensional que vincule la seguridad y las prácticas marítimas sostenibles. Proteger la infraestructura marítima crítica, mejorar la resiliencia de los puertos, promover las competencias digitales y hacer frente a las ciberamenazas son medidas que se refuerzan mutuamente. Además, para sufragar los costes de la lucha contra la piratería y el robo a mano armada en el mar hacen falta recursos que de otro modo podrían destinarse al desarrollo de las regiones costeras. Existe, pues, una clara interdependencia entre la seguridad marítima, el estado de derecho y el desarrollo de las regiones costeras, que debe tenerse en cuenta.

Para el Brasil, los océanos son fundamentales para el crecimiento inclusivo, el desarrollo sostenible y el bienestar de nuestros pueblos. Por ello, hacemos un llamamiento a todos los socios para que redoblen su apoyo al derecho internacional, en particular a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y al espíritu de cooperación que la sustenta.

El Brasil está dispuesto a trabajar con los miembros del Consejo, las organizaciones regionales, la Organización Marítima Internacional y todas las partes interesadas para garantizar que los océanos del mundo sigan siendo un ámbito de paz, estabilidad y prosperidad compartida, responsable y sostenida.

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

Sra. Janina (Albania) (*habla en inglés*): Quisiera empezar dando las gracias a la Presidencia griega por haber convocado este debate abierto de alto nivel sobre un tema tan importante. Agradecemos el papel activo de Grecia en el Consejo de Seguridad en cuanto a las cuestiones relacionadas con el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales.

La seguridad marítima se ha convertido en un tema importante de la agenda del Consejo, marcada por la convergencia de las amenazas tradicionales y los nuevos desafíos. La agresión militar de Rusia contra Ucrania, la reciente escalada en la región del mar Rojo y varios otros conflictos en el mundo han puesto de manifiesto la fragilidad de las rutas comerciales marítimas mundiales y el impacto de su funcionalidad en el comercio internacional y la estabilidad económica mundial.

La seguridad marítima está cada vez más expuesta a amenazas complejas y superpuestas, como la inmigración irregular, el terrorismo, el contrabando de drogas, la piratería, la delincuencia organizada y las tensiones geopolíticas. Estas cuestiones suelen entrañar la protección de infraestructura y puertos críticos, lo que pone de relieve la necesidad de un enfoque de seguridad global e integrado. Ello demuestra que ningún país puede hacer frente por sí solo a esas amenazas convencionales y asimétricas.

La geografía que compartimos, la coincidencia de intereses en materia de seguridad y las vulnerabilidades comunes —como las rutas migratorias irregulares, las redes de tráfico y las amenazas a la infraestructura marítima— hacen necesarias respuestas coordinadas. La colaboración en las operaciones, el intercambio de inteligencia, los ejercicios conjuntos de capacitación y la interoperabilidad entre las fuerzas navales no solo mejoran la eficacia operacional, sino que también fomentan la confianza mutua y la resiliencia.

Ubicada estratégicamente en los Balcanes Occidentales y a lo largo de los mares Adriático y Jónico, Albania desempeña un papel vital a la hora de afrontar los nuevos retos marítimos. Como actor comprometido en distintas organizaciones regionales

e internacionales, Albania contribuye activamente a las iniciativas internacionales de seguridad marítima. En concreto, Albania empezó a participar en la operación marítima internacional Sea Guardian en el mar Egeo. A lo largo de 2024 y 2025, los petroleros albaneses, que operan junto a buques griegos, turcos y alemanes, han desempeñado un papel crucial en misiones de salvamento en condiciones difíciles, para proteger a la población civil, incluidas mujeres y niños. En 2024, la Guardia Costera de Albania, en calidad de Presidencia del Foro Mediterráneo de Funciones de Vigilancia Costera, organizó una conferencia regional centrada en las modalidades para aumentar la seguridad de la infraestructura marítima crítica. En febrero de este año, el Gobierno albanés aprobó el despliegue de un buque con personal de las fuerzas armadas, componente de la operación internacional Sea Guardian en el Mediterráneo. La misión incluye patrullas marítimas, reconocimiento, conciencia situacional e interceptación de buques sospechosos. Además, las fuerzas navales de Albania se preparan para ampliar su presencia en la región del mar Negro y participar en la operación Aspides, la iniciativa de seguridad marítima de la Unión Europea en el mar Rojo.

Estos esfuerzos sirven para poner de relieve el papel de Albania como asociado fiable y proactivo en la cambiante arquitectura de seguridad mundial. Creemos firmemente que una cooperación estrecha entre los Estados, basada en un sólido marco jurídico internacional, podría ser eficaz para prevenir y afrontar los desafíos comunes a la seguridad marítima.

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

Sr. Muhamad (Malasia) (*habla en inglés*): Malasia felicita a Grecia por haber asumido la Presidencia del Consejo de Seguridad durante el mes de mayo, y agradezco al Presidente que haya convocado este debate.

Como nación marítima con raíces continentales, Malasia reconoce la importancia crucial de la seguridad marítima para salvaguardar la integridad territorial y la soberanía. También es un pilar fundamental para garantizar un comercio seguro. Consciente de que nuestra situación geográfica estratégica conlleva un importante peso geopolítico y geoeconómico, así como responsabilidades, Malasia ha adoptado sistemáticamente medidas proactivas para hacer frente a los desafíos y amenazas al orden marítimo, tanto a escala regional como mundial.

Creemos firmemente que el fomento de la seguridad marítima se logra con mayor eficacia mediante una comunicación sostenida, una cooperación reforzada y medidas sólidas de fomento de la confianza. A la luz de los retos cada vez más complejos y críticos que afectan a la seguridad marítima en Asia Sudoriental y en el conjunto de la región indopacífica, deseamos ofrecer los siguientes puntos de vista.

En primer lugar, los Estados deben trascender sus diferencias y evitar embarcarse en ambiciones estratégicas competitivas. Los Estados deben seguir esforzándose por institucionalizar plataformas bilaterales, regionales o multilaterales, según proceda, de diálogos sobre seguridad marítima y cooperación para gestionar la competencia entre grandes Potencias. En el seno de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), el Foro Marítimo Ampliado de la ASEAN y la Cumbre de Asia Oriental, que se celebran anualmente, permiten a los Estados miembros de la ASEAN y a sus asociados en el diálogo intercambiar puntos de vista sobre cuestiones pertinentes relativas a la estabilidad, la seguridad marítima y el comercio regionales.

En segundo lugar, sin perjuicio de la soberanía nacional y de la integridad territorial marítima, las cuestiones relativas a la seguridad y la cooperación marítimas deben cumplir los principios universalmente reconocidos del derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, así como las obligaciones que incumben a los Estados partes.

En tercer lugar, los Estados ribereños de las vías marítimas que son fundamentales para el comercio mundial deben cooperar para garantizar la libertad de navegación y la seguridad de la navegación. Por ejemplo, a través del Mecanismo de Cooperación para el Estrecho de Malaca, Malasia colabora con los Estados ribereños, los Estados usuarios y la industria naviera en el marco de la iniciativa de la Organización Marítima Internacional para la Protección de las Vías Marítimas Vitales, con el fin de mejorar la seguridad marítima y la protección ambiental.

En cuarto lugar, los Estados vecinos deben cooperar para garantizar la seguridad marítima. Desde 2004, Malasia, Indonesia, Singapur y Tailandia colaboran estrechamente en el marco del acuerdo de cooperación Patrulla del Estrecho de Malaca, cuyo objetivo es garantizar la seguridad de los espacios marítimos del estrecho de Malaca.

En quinto lugar, los Estados deberían considerar la creación y ampliación de mecanismos de cooperación para la aplicación del derecho marítimo. En 2017, Malasia, Indonesia y Filipinas establecieron el Acuerdo de Cooperación Trilateral para abordar los retos de seguridad en el mar de Célebes y el mar de Sulú. El Acuerdo ha resultado ser un marco eficaz, dado que ha reducido de manera importante las actividades ilícitas en las zonas designadas de interés marítimo. En particular, no se han registrado incidentes de secuestro extorsivo en esas zonas desde 2021. Este éxito ha contribuido significativamente a aumentar la actividad económica y a reforzar la cooperación entre los pueblos de la región.

Por último, los Estados deben cooperar y coordinarse para mejorar el conocimiento situacional marítimo. La modernización y creación de capacidades, así como el intercambio de información entre las partes interesadas pertinentes permitirían a los Estados actuar con rapidez, eficacia y capacidad de respuesta para contrarrestar las actividades ilegales en el mar. Esa cooperación y coordinación podrían mejorarse aún más para incluir mecanismos colectivos de investigación y desarrollo para la innovación tecnológica en los que participen varias partes.

Por último, Malasia está dispuesta a intercambiar puntos de vista con los Estados para conceptualizar y cristalizar estrategias globales a la hora de abordar los nuevos retos y amenazas para seguir reforzando la seguridad marítima, lo que contribuirá de manera relevante a la paz y la prosperidad mundiales.

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

Sr. Blanco Conde (República Dominicana): La República Dominicana agradece la iniciativa de Grecia de convocar este debate abierto.

La seguridad marítima es una piedra angular de la estabilidad internacional, el comercio global y el desarrollo sostenible. Como pequeño Estado insular en desarrollo, la República Dominicana reconoce de forma muy concreta los desafíos que plantea el crimen organizado transnacional en el ámbito marítimo, y reitera su firme compromiso con los instrumentos jurídicos y las resoluciones del Consejo de Seguridad, así como con la plena implementación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promoviendo un enfoque integral en materia de seguridad, cooperación y sostenibilidad ambiental.

Entre las operaciones fundamentales que realiza la armada dominicana se destacan aquellas orientadas a combatir la migración ilegal, el narcotráfico, el contrabando y la pesca ilegal, así como las dirigidas a garantizar la seguridad marítima, mitigar los efectos de desastres naturales, proteger el medio ambiente marino, ejecutar misiones de búsqueda y rescate y ofrecer ayuda humanitaria. Estas operaciones reflejan el compromiso continuo de la Armada con la defensa integral del territorio nacional y la salvaguarda de los intereses marítimos de la República Dominicana.

Estas acciones no solo representan un compromiso con nuestra seguridad nacional, sino también con la estabilidad regional y global. En este sentido, destacamos nuestra activa participación en esfuerzos de cooperación regional en el Caribe, como el Acuerdo de San José, que permite el intercambio de inteligencia y el fortalecimiento de capacidades conjuntas para enfrentar amenazas compartidas en nuestro entorno marítimo.

La armada dominicana, reconocida como una institución moderna y profesional, ha participado activamente en ejercicios conjuntos y combinados como ZEUS-CARIBE, UNITAS, TRADEWINDS, PASSEX e INTEX, así como simulaciones de interdicción marítima con socios internacionales, y ejercicios con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. Estas iniciativas han fortalecido la interoperabilidad, optimizando recursos y mejorando la capacidad de respuesta ante amenazas transnacionales. De igual forma, se han suscrito acuerdos bilaterales y multilaterales claves en materia de defensa y seguridad marítima con varios países, reflejando esto la voluntad política de nuestra nación de seguir construyendo una arquitectura de seguridad colectiva basada en la confianza, la legalidad y la responsabilidad compartida.

Asimismo, reconocemos la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales y tecnológicas para mejorar la vigilancia marítima, la gestión de riesgos y la resiliencia de nuestra infraestructura portuaria y costera, tal como plantea esta reunión. Respalamos firmemente el enfoque multidimensional propuesto, que incluye el intercambio de información, el desarrollo de capacidades y la respuesta coordinada a las amenazas emergentes.

Nuestro compromiso con la seguridad marítima está estrechamente vinculado a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 14, relativo a la conservación y el uso sostenible de los océanos, y el ODS 16, sobre la promoción de sociedades pacíficas, justas e inclusivas. Para la República Dominicana, proteger nuestras aguas y nuestras comunidades no es solo una cuestión de seguridad, sino también de desarrollo y dignidad humana.

La República Dominicana reafirma su determinación de continuar trabajando activamente en la lucha contra los delitos transnacionales en el mar, consciente de que solo mediante la cooperación internacional sostenida podremos garantizar océanos seguros, rutas comerciales protegidas y comunidades costeras resilientes.

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

Sr. Madeleine (Seychelles) (*habla en inglés*): La República de Seychelles expresa su sincero agradecimiento a la República Helénica por incluir la seguridad marítima en el orden del día del Consejo de Seguridad.

Para Seychelles, como para muchas naciones costeras e insulares, el mar es fundamental para nuestra identidad nacional, nuestra economía y nuestro modo de vida. Es nuestra principal fuente de alimentos, comercio y conexión con el resto del mundo.

Sin embargo, nos enfrentamos a una serie de amenazas marítimas interconectadas que siguen poniendo a prueba los límites de nuestras capacidades nacionales y nuestra habilidad para cooperar eficazmente. Desde la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el tráfico de drogas y armas, la propagación de los conflictos y el resurgimiento de la piratería, hasta los nuevos retos, incluidos los riesgos de ciberseguridad y las vulnerabilidades de la infraestructura, la escala, la sofisticación y la frecuencia de las amenazas a las que nos enfrentamos en el mar están aumentando.

Aunque se manifiestan de forma más visible en el mar, las rutas a menudo se encuentran tierra adentro, condicionadas por factores como las lagunas institucionales, las dificultades económicas y la limitada capacidad para aplicar la ley. Por lo

tanto, una respuesta eficaz en materia de seguridad marítima debe ir acompañada de esfuerzos para abordar esas condiciones subyacentes.

Ningún país puede abordarlas por sí solo. Exigen una respuesta colectiva coordinada y sostenida con responsabilidad compartida. A principios de este año, Seychelles asumió la presidencia del Grupo de Contacto sobre Actividades Marítimas Ilícitas en el Océano Índico Occidental, que sirve de plataforma regional para reforzar las respuestas a las amenazas marítimas ilícitas. Nuestra región se enfrenta a importantes obstáculos para la seguridad marítima, y estamos haciendo hincapié en los ámbitos en los que la colaboración internacional es más necesaria, como la cooperación jurídica y la creación de capacidades.

Seychelles sigue colaborando estrechamente con asociados regionales e internacionales, entre ellos la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, para identificar lagunas en los marcos nacionales, apoyar la asistencia judicial recíproca y promover soluciones prácticas que mejoren la capacidad de la región para impartir justicia marítima.

Muchos Estados pequeños siguen enfrentándose a limitaciones en su infraestructura de vigilancia y en sus recursos humanos y materiales, lo que hace que las actividades ilícitas no se detecten ni se aborden. Por lo tanto, es imperativo que el Grupo de Contacto y otros marcos de seguridad marítima, incluidos el Código de Conducta de Djibouti, la Operación Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea, la Iniciativa SHADE (Shared Awareness and Deconfliction) y las Fuerzas Marítimas Combinadas, estén alineados y sean complementarios. Seychelles cree que, para ser eficaz, la seguridad marítima debe basarse en la titularidad compartida y la responsabilidad colectiva.

Cabe reconocer que los Estados costeros e insulares, a menudo en primera línea de las amenazas marítimas, no solo se benefician de la ayuda, sino que también contribuyen activamente a las soluciones de apoyo regionales y mundiales. Solo mediante una acción inclusiva y coordinada podremos garantizar un ámbito marítimo seguro de conformidad con el derecho internacional.

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

Se suspende la sesión a las 18.05 horas.