



# Asamblea General

Distr. general  
25 de julio de 2008  
Español  
Original: inglés

---

## Sexagésimo tercer período de sesiones

Tema 73 a) del programa provisional\*

### Los océanos y el derecho del mar

## **Informe sobre la labor realizada en la novena reunión del proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar**

### **Carta de fecha 25 de julio de 2008 dirigida al Presidente de la Asamblea General por los Copresidentes del proceso de consultas**

En virtud de las resoluciones 54/33, 57/141 y 60/30 de la Asamblea General, fuimos nombrados copresidentes de la novena reunión del proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (en adelante, el “proceso de consultas”).

Tenemos el honor de transmitirle adjunto el informe sobre la labor realizada en la novena reunión del proceso de consultas, celebrada en la Sede de las Naciones Unidas del 23 al 27 de junio de 2008. De conformidad con el apartado h) del párrafo 3 de la resolución 54/33 de la Asamblea General, y teniendo presentes las resoluciones 61/222 y 62/215 de la Asamblea sobre los océanos y el derecho del mar, la novena reunión acordó por consenso varios elementos relacionados con la protección y la seguridad marítimas, tema central de la reunión, que se propondrían a la Asamblea General para su examen en relación con el tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar”, los que se exponen en la parte A del presente informe. En la parte B del informe figura un resumen de las deliberaciones sostenidas durante la novena reunión, en tanto que en la parte C se incluye información sobre otras cuestiones que se ha propuesto que se incluyan en la lista de cuestiones de las que sería conveniente que se ocupara la Asamblea General en su labor futura sobre los océanos y el derecho del mar.

---

\* A/63/150.



Le pedimos que tenga a bien hacer distribuir la presente carta y el informe del proceso de consultas como documento del sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General en relación con el tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar”.

(*Firmado*) Lorraine (Lori) **Ridgeway**  
Paul **Badji**  
Copresidentes

## Parte A

### **Elementos acordados por consenso que se propondrán a la Asamblea General para que los examine en relación con el tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar”**

1. La novena reunión del proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar se celebró del 23 al 27 de junio de 2008 y, de conformidad con las resoluciones 61/222 y 62/215 de la Asamblea General, centró sus debates en el tema de la protección y la seguridad marítimas.

2. El 27 de junio, la reunión inició su examen oficial de los elementos propuestos por los copresidentes. Tras las deliberaciones sobre el tema, la reunión llegó a un acuerdo sobre los elementos relativos a la protección y la seguridad marítimas que se exponen a continuación.

#### **Elementos acordados por consenso**

3. La protección y la seguridad marítimas son esenciales para la función que cumplen los océanos y los mares en la promoción de los pilares económicos, sociales y ambientales del desarrollo sostenible según se señala en el capítulo 17 del Programa 21 aprobado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, mediante, entre otras cosas, el comercio internacional, el desarrollo económico, el alivio de la pobreza y la protección del medio ambiente. Son esenciales además para el bienestar de las personas que dependen de los océanos y los mares. El alcance mundial de las amenazas y los problemas que atentan contra la seguridad de los océanos sólo se puede combatir eficazmente mediante la cooperación y la coordinación internacionales.

4. El régimen jurídico de la protección y la seguridad marítimas consiste en varios instrumentos internacionales, que operan en el marco de la Carta de las Naciones Unidas y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, “la Convención”). Una variedad de organizaciones internacionales, entre ellas organizaciones regionales y subregionales, desempeñan un papel importante y activo en el desarrollo y la aplicación de ese régimen, en particular la Organización Marítima Internacional (OMI).

5. Se propone que la Asamblea General:

a) Reconozca la necesidad de aumentar la participación en los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes y mejorara la aplicación y el cumplimiento eficaces de éstos, y que aliente a los Estados a adoptar las medidas necesarias a ese respecto, poniendo de relieve la necesidad de crear capacidad y prestar asistencia a los Estados en desarrollo;

b) Reafirme que tanto los Estados del pabellón, del puerto y ribereños son responsables de velar por la aplicación y el cumplimiento efectivos de los instrumentos internacionales relacionados con la protección y la seguridad marítimas, de conformidad con el derecho internacional, en particular la Convención, y que los Estados del pabellón tienen una responsabilidad primordial que es preciso fortalecer aún más, incluso aumentando la transparencia en materia de propiedad de los buques;

c) Reconozca que los regímenes jurídicos que gobiernan la seguridad marítima pueden tener objetivos comunes que se refuerzan mutuamente y que pueden estar relacionados y conectados entre sí, e insta a los Estados a que lo tengan en cuenta en su aplicación;

d) Acoja con beneplácito las actividades de creación de capacidad en marcha y aliente a los Estados y a las instituciones financieras internacionales a que proporcionen fondos adicionales para programas de creación de capacidad, como por ejemplo programas de transferencia de tecnología, entre otras cosas a través de la OMI y otras organizaciones internacionales, a fin de atender a las necesidades de protección y seguridad marítimas de los Estados en desarrollo.

6. El elemento humano es un factor fundamental para la promoción de la protección y la seguridad marítimas. Se propone que la Asamblea General:

a) Ponga de relieve la necesidad de seguir esforzándose por fomentar una cultura de seguridad en el sector del transporte marítimo y por solucionar la escasez de personal suficientemente capacitado, señale la importancia que tiene el proceso de la OMI para examinar el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, y que exhorte al establecimiento de más centros de enseñanza y capacitación que impartan la formación necesaria;

b) Haga hincapié en que las medidas de protección y seguridad se deben aplicar con un mínimo de efectos negativos para la gente de mar y los pescadores, especialmente en relación con sus condiciones de trabajo;

c) Invite a todos los Estados a que ratifiquen o se adhieran al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, el Convenio de 2007 sobre el trabajo de pesca, 2007, y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y que aplique efectivamente esos convenios, poniendo de relieve la necesidad de prestar cooperación técnica y asistencia a ese respecto;

d) Acoja favorablemente la cooperación en curso entre la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la OMI y la OIT en relación con la seguridad de los pescadores y de los buques de pesca, y que subraye la necesidad urgente de proseguir la labor en ese ámbito, y tome nota de los debates celebrados en la FAO acerca de las ventajas de establecer un plan de acción internacional en esa esfera.

7. La prestación de asistencia a las personas que están en peligro en el mar es una obligación fundamental con arreglo al derecho internacional, la que es preciso seguir observando a fin de cumplir el imperativo humanitario de impedir la pérdida de vidas en el mar, con independencia de la nacionalidad o la situación jurídica de esas personas o de las circunstancias en las que se las encuentra. Teniendo presentes los compromisos que figuran en la resolución 62/215 de la Asamblea General, se propone que la Asamblea:

a) Acoja con beneplácito la cooperación y coordinación que existe entre los miembros del grupo interinstitucional sobre el tratamiento de las personas rescatadas en el mar;

b) Acoja también con beneplácito la labor que desarrolla la OMI en relación con el desembarco de las personas rescatadas en el mar y señale a este respecto la necesidad de aplicar todos los instrumentos internacionales pertinentes;

c) Reconozca que todos los Estados deben cumplir sus obligaciones de búsqueda y rescate, y la necesidad permanente de que la OMI y otras organizaciones pertinentes ayuden, en particular, a los Estados en desarrollo a aumentar sus capacidades de búsqueda y rescate, incluso mediante el establecimiento de nuevos centros y subcentros regionales de coordinación de las labores de rescate, y que adopten medidas eficaces para resolver, en la medida de lo posible, el problema de los buques y las pequeñas embarcaciones que no están en condiciones de navegar dentro de su jurisdicción nacional;

d) Haga un llamamiento a los Estados para que continúen cooperando en la elaboración de estrategias amplias de migración y desarrollo internacionales, en particular a través del diálogo sobre todos sus aspectos.

8. En lo que respecta a la protección marítima, se propone que la Asamblea General:

a) Recuerde que todas las medidas que se adopten para combatir las amenazas a la protección marítima deben ajustarse al derecho internacional, incluso la Convención y otros instrumentos jurídicos internacionales pertinentes, a la vez que respetan la jurisdicción marítima, y reafirme que es preciso respetar la soberanía, la integridad territorial y la independencia política de los Estados, así como los principios de no uso o amenaza de uso de la fuerza, la igualdad soberana de los Estados y la libertad de navegación;

b) Reconozca la importancia fundamental de la cooperación internacional en los planos mundial, regional, subregional y bilateral para combatir las amenazas a la protección marítima de conformidad con el derecho internacional, mediante, entre otras cosas, un mayor intercambio de información entre los Estados relacionada con la detección, prevención y supresión de tales amenazas, y el enjuiciamiento de los infractores con el respeto debido de la legislación nacional, y la necesidad de seguir creando capacidad en apoyo de esos objetivos.

9. Con respecto a los actos de piratería y de robo a mano armada perpetrados contra buques, y teniendo presente la resolución 62/215 de la Asamblea General, se propone que la Asamblea General:

a) Ponga de relieve la importancia de que se denuncien sin demora tales incidentes a fin de poder reunir información exacta acerca del alcance del problema de la piratería y el robo a mano armada, contra buques, y, en el caso de robo a mano armada, de que los buques afectados lo denuncien al Estado ribereño, subraye la importancia de un intercambio efectivo de información con los Estados posiblemente afectados por incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, y tome nota de la importante función que cumplen a este respecto la OMI y el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia;

b) Haga un llamamiento a los Estados para que adopten las medidas apropiadas con arreglo a su legislación nacional para facilitar la aprehensión y el enjuiciamiento de los que presuntamente hayan cometido actos de piratería;

c) Exprese su preocupación por el problema de la piratería y el robo a mano armada en el mar, especialmente frente a las costas de Somalia, y señale las medidas adoptadas recientemente para tratar ese problema en los planos mundial y regional, incluida la resolución 1816 (2008) del Consejo de Seguridad, en la que se afirma

que la autorización conferida sólo es aplicable a la situación en Somalia y no afectará a los derechos, obligaciones, o responsabilidades que incumban a los Estados Miembros en virtud del derecho internacional, incluidos cualesquiera derechos u obligaciones en virtud de la Convención, respecto de ninguna otra situación, y se subraya en particular que no se considerará precedente del derecho consuetudinario internacional.

10. Con respecto a la delincuencia organizada transnacional, se propone que la Asamblea General:

a) Reconozca que las actividades de la delincuencia organizada transnacional atentan contra el uso legítimo de los océanos, la economía, la sociedad y el entorno natural de los Estados, y ponen en peligro la vida de la gente de mar;

b) Señale que las actividades de la delincuencia organizada transnacional son variadas y en algunos casos pueden estar relacionadas entre sí, y que las organizaciones criminales tienen capacidad de adaptación y aprovechan las vulnerabilidades de los Estados, especialmente los Estados ribereños y los pequeños Estados insulares en desarrollo en las zonas de tránsito, y haga un llamamiento a los Estados y a las organizaciones intergubernamentales pertinentes para que aumenten la cooperación y la coordinación en todos los niveles a fin de detectar y eliminar las actividades de tráfico y contrabando de conformidad con el derecho internacional;

c) Reconozca la considerable necesidad de que las organizaciones internacionales pertinentes y los donantes presten asistencia sostenida a los Estados en desarrollo para la creación de capacidad incluso asistencia financiera y técnica, con miras a seguir fortaleciendo su capacidad de adoptar medidas eficaces contra las múltiples facetas de las actividades delictivas internacionales en el mar en consonancia con los instrumentos internacionales pertinentes, entre ellos la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos;

d) Reconozca la importancia de aumentar la cooperación internacional en todos los niveles a fin de combatir las actividades de la delincuencia organizada transnacional, incluso el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, y las actividades delictivas en el mar comprendidas en el ámbito de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional;

e) Reconozca que la pesca ilegal representa una amenaza para los pilares económicos, sociales y ambientales del desarrollo sostenible, y que algunos países han declarado que, en su experiencia, se ha determinado que esas actividades ilegales son obra de la delincuencia organizada transnacional, lo que sugiere que habría que llevar a cabo un diálogo en profundidad con los interesados pertinentes en todos los niveles acerca de la tendencia constatada, con miras a producir un estudio multidisciplinario sobre el tema.

11. Con referencia específica a la seguridad marítima, se propone que la Asamblea General:

a) Reconozca que las reglas y normas sobre transporte marítimo internacional aprobadas por la OMI con respecto a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y el control de la contaminación marina, complementadas por las mejores prácticas del sector de transporte marítimo, han

dado como resultado una importante reducción de los accidentes marítimos y los incidentes de contaminación, y aliente a todos los Estados a que participen en el Plan voluntario de auditoría de los Estados miembros de la OMI;

b) Reconozca que la protección marítima también se puede mejorar mediante el control eficaz del Estado del puerto, el fortalecimiento de los mecanismos regionales y una mayor coordinación y cooperación entre éstos, y el aumento del intercambio de información, incluso entre los sectores de seguridad y de protección;

c) Reconozca los posibles efectos ambientales y económicos de los accidentes marítimos sobre los Estados ribereños, en particular, los accidentes relacionados con el transporte de materiales radiactivos, ponga de relieve la importancia de contar con regímenes de responsabilidad eficaces a ese respecto, y recuerde los párrafos 58 y 59 de la resolución 62/215 de la Asamblea General<sup>1</sup>.

## Parte B

### Resumen de las deliberaciones preparado por los copresidentes

#### Temas 1 y 2: Apertura de la reunión y aprobación del programa

12. Para la reunión se dispuso de la siguiente documentación oficial: a) informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar (A/63/63); b) organización de los trabajos y programa provisional anotado (A/AC.259/L.9); y c) un informe de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), titulado “El trato de las personas rescatadas en el mar: conclusiones y recomendaciones de las reuniones y mesas redondas de expertos, convocadas recientemente por el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados” (A/AC.259/17).

13. Abrieron la reunión los copresidentes, Paul Badji (Senegal) y Lori Ridgeway (Canadá), quienes, en sus declaraciones introductorias, presentaron una reseña general de los principales aspectos comprendidos en el ámbito de la protección y la seguridad marítimas y describieron el contenido del programa, así como sus propuestas para la organización de los trabajos. También hicieron referencia al fondo fiduciario voluntario establecido con el propósito de prestar asistencia a los países en desarrollo, en particular, los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los Estados sin litoral, para la asistencia a reuniones del proceso de consulta e instaron enérgicamente a los Estados a que contribuyeran al fondo, el que, hasta el momento de la novena reunión, carecía de financiación.

14. También hizo una declaración introductoria el Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Asesor Jurídico, quien señaló la contribución del proceso de consultas a la información y facilitación de los debates de la Asamblea General. En lo que respecta a la protección y la seguridad marítimas, el Asesor Jurídico subrayó

<sup>1</sup> Una delegación, aunque no deseaba obstaculizar el consenso, se desvinculó del párrafo. Varias otras delegaciones dijeron que se habían unido al concepto con respecto al apartado c) del párrafo 11 en la inteligencia de que no agregaba nada nuevo ni cambiaba el sentido de lo que se decía en la resolución 62/215, sino que su único objeto era agregar una referencia a los “Estados ribereños”.

en particular la importancia del elemento humano en ese contexto y recordó que, en última instancia, los beneficiarios del orden jurídico internacional deberían ser siempre las personas.

15. Tras las declaraciones introductorias, se aprobó el formato y el programa provisional anotado de la novena reunión y se aprobó la organización de los trabajos propuesta por los copresidentes.

16. Asistieron a la reunión representantes de 102 Estados, 20 organizaciones intergubernamentales y otros órganos y 15 organizaciones no gubernamentales.

**Tema 3 del programa: Intercambio general de opiniones sobre los asuntos de interés y las medidas que es necesario adoptar, incluidas las cuestiones examinadas en reuniones anteriores**

17. El tema 3 se examinó en dos sesiones plenarias. Las delegaciones centraron sus intervenciones en el tema de la reunión e intercambiaron opiniones sobre otras cuestiones, por ejemplo, las examinadas en reuniones anteriores (véanse párrs. 24 a 26).

18. Los debates sobre el tema de la reunión que tuvieron lugar tanto en las sesiones plenarias como en los segmentos del grupo de debate se presentan en los párrafos 34 a 128.

19. Los debates también se centraron en el informe del Secretario General sobre los océanos y el derecho del mar y el proceso de consultas.

20. Varias delegaciones expresaron su reconocimiento al Secretario General por su informe, así como por la labor de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, Oficina de Asuntos Jurídicos, que también cumplían la función de secretaría del proceso de consultas. En particular, indicaron que la sección del informe relativa a la protección y la seguridad marítimas constituía una base muy útil para los debates. Varias delegaciones se refirieron a partes concretas del informe durante sus intervenciones (véanse párrs. 40, 84 y 107).

21. La novena reunión marcó el final del tercer ciclo de tres años del proceso de consultas y, como la Asamblea General examinaría la eficacia y utilidad del proceso en el sexagésimo tercer período de sesiones, varias declaraciones hicieron observaciones a ese respecto. Varias delegaciones expresaron fuerte apoyo a la contribución del proceso de consultas a la facilitación de la labor de la Asamblea General en su examen anual de lo acaecido en materia de asuntos oceánicos y derecho del mar. Se destacó el valor de un debate abierto, transparente e integrado sobre problemas mundiales que con frecuencia eran complejos e intersectoriales. Algunas delegaciones subrayaron que la participación abierta e inclusiva en las reuniones del proceso de consultas era un factor esencial de su éxito. Varias delegaciones expresaron apoyo a la renovación del mandato del proceso de consultas y propusieron temas que éste podría tratar en el futuro. Una delegación observó que la selección temprana de los temas permitía una preparación exhaustiva de las reuniones.

22. Varias delegaciones recordaron que en la resolución 54/33 de la Asamblea General se había establecido el proceso de consultas en consonancia con el marco jurídico proporcionado por la Convención y con los objetivos enunciados en el capítulo 17 del Programa 21, y se habían aprobado las recomendaciones de la

Comisión sobre el Desarrollo Sostenible sobre la coordinación y cooperación internacionales en relación con los océanos y los mares. Dijeron que si se renovaba el mandato del proceso de consultas, la reunión debía concentrarse en cuestiones que revestían importancia para el desarrollo sostenible. Algunas delegaciones propusieron que el mandato se examinara anualmente. Una delegación observó que puesto que estaba previsto que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible examinara la cuestión de los océanos y los mares en 2014, el mandato del proceso de consultas debía renovarse por lo menos hasta esa fecha.

23. Varias delegaciones dijeron que la labor del proceso de consultas no debía adelantarse a un debate general sobre esas mismas cuestiones durante la Asamblea General y que el proceso debía concentrarse en recomendar temas más bien que terminología específica para las resoluciones de la Asamblea General. Algunas delegaciones observaron que el proceso de consultas no debía hacer hincapié en la negociación de elementos, sino más bien en el intercambio de opiniones. Otras delegaciones destacaron que la labor del proceso de consultas no debía duplicar la labor realizada en otros foros.

24. Otras cuestiones planteadas durante el debate del tema 3 del programa fueron las de la pesca sostenible y el cambio climático. Se informó a la reunión sobre la aprobación de la Declaración de Vava'u sobre la pesca sostenible por el Foro de las islas del Pacífico en su 38ª reunión, celebrada en Tonga los días 16 y 17 de octubre de 2007; el compromiso del Foro de las islas del Pacífico de cooperar a nivel regional para elaborar directrices sobre mejores prácticas para la organización regional de ordenación pesquera del Pacífico meridional, de conformidad con el llamamiento hecho por la Asamblea General en la resolución 61/105 para que se adopten medidas para regular la pesca en los fondos marinos; la decisión de los Estados partes en el Acuerdo de Nauru de 1982 relativo a la cooperación en la ordenación de la pesca de interés común, de aplicar medidas de gestión a las reservas de atún obeso (patudo) y atún de aleta amarilla (rabil); y los constantes problemas con que tropiezan los Estados insulares del Pacífico para el seguimiento, el control y la vigilancia de sus zonas económicas exclusivas.

25. Varias delegaciones subrayaron las graves amenazas resultantes de los efectos del cambio climático, en particular para los pequeños Estados insulares en desarrollo, y propusieron que la Asamblea General adoptara una estrategia más directa para hacer frente a esas amenazas, incluso la promoción del uso del principio de precaución.

26. Además del clima y los océanos, varias delegaciones hicieron además un llamamiento a la adopción de medidas por la Asamblea General con respecto a las cuestiones siguientes: el transporte de material nuclear; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; las aspiraciones de desarrollo de los pequeños Estados insulares en desarrollo; la competencia de las organizaciones regionales de ordenación pesquera; la captura accidental como cuestión de seguridad alimentaria; y las zonas de conservación marina y costera.

#### **Tema central: la protección y la seguridad marítimas**

27. En el curso de cinco segmentos del grupo de debate, así como en el plenario, se examinaron diversos aspectos de la protección y la seguridad marítimas. En el sitio web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se publicaron resúmenes de la mayoría de las exposiciones orales realizadas en el grupo con

anterioridad a la reunión<sup>2</sup>. Cada uno de los segmentos del grupo abarcó cuatro o cinco exposiciones orales, seguidas de debates durante los cuales las delegaciones pidieron aclaraciones a los integrantes del grupo o formularon declaraciones relativas a las exposiciones o sus consecuencias.

### **1. Exposiciones orales**

28. El primer segmento, un panorama general de las amenazas a la protección marítima, sus efectos y las respuestas a esas amenazas, prestando atención especial a la piratería y al robo a mano armada contra buques, demostró que el intercambio de información y los acuerdos de cooperación entre Estados pueden ser herramientas eficaces para hacer frente a los incidentes de piratería y de robo a mano armada contra buques. El Sr. Stuart Kaye, profesor de la cátedra de derecho de la Universidad de Melbourne (Australia) presentó las amenazas a la seguridad marítima y las posibles respuestas de conformidad con los instrumentos jurídicos internacionales. El Sr. Pottengal Mukundan, Director de la Oficina Marítima Internacional, Cámara de Comercio Internacional, proporcionó información sobre el alcance del problema de la piratería y el robo a mano armada contra buques, algunas tendencias recientes, y el papel del Centro de información sobre la piratería de la Oficina Marítima Internacional en lo que respecta a proporcionar información sobre los incidentes de piratería y de robo a mano armada contra buques a los Estados ribereños y del pabellón y a las organizaciones internacionales. El Sr. Yoshiaki Ito, Director Ejecutivo del Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia, explicó la función que cumplía el Centro en la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia sudoriental, a través del intercambio de información, la creación de capacidad y los acuerdos de cooperación entre los Estados de la región. El Sr. Arif Havas Oegroseno, Director, Tratados Políticos, de Seguridad y Territoriales, Departamento de Relaciones Exteriores (Indonesia), en su exposición sobre el robo a mano armada contra buques en el mar en los estrechos de Malaca y Singapur, describió la experiencia de Indonesia en materia de cooperación con otros Estados ribereños en la represión de tales actos. La Sra. Nancy Karigithu, Directora, Dirección Marítima (Kenya), ofreció la perspectiva de Kenya sobre la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques, y destacó la situación que existía frente a las costas de Somalia y las medidas de cooperación regional en curso, así como el enjuiciamiento con éxito por parte del Gobierno de Kenya de personas que intervenían en actos de piratería.

29. El segundo segmento, sobre la prevención y eliminación de la delincuencia organizada transnacional, demostró que las actividades de la delincuencia organizada transnacional eran variadas y podían estar relacionadas entre sí, y que las organizaciones criminales tenían capacidad de adaptación y aprovechaban las vulnerabilidades de los Estados. El Sr. Ashley Roach, Oficina del Asesor Jurídico, Departamento de Estado, Estados Unidos de América, presentó una reseña de las amenazas actuales a la seguridad marítima, demostradas por las actividades emprendidas por grupos de delincuentes organizados transnacionales, y procedió a describir los principales instrumentos jurídicos multilaterales aplicables, así como los acuerdos bilaterales, en que los Estados Unidos eran parte. El Sr. Anthony Stafford Franklin, Director, Instituto de Asuntos Marinos (Trinidad y Tabago),

---

<sup>2</sup> Las exposiciones orales disponibles del grupo y los resúmenes de éstas se pueden consultar en [www.un.org/Depts/los/consultative\\_process/9thmeetingpanel.htm](http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/9thmeetingpanel.htm).

presentó una reseña de las actividades de los grupos de delincuentes organizados transnacionales y las amenazas correspondientes, los problemas que planteaban a los pequeños Estados insulares en desarrollo y la respuesta a esas amenazas dada a nivel nacional por Trinidad y Tabago y a nivel regional a través de la Comunidad del Caribe y otras iniciativas de cooperación. La Sra. Ana Sánchez Ruiz, oficial de policía de la Dirección General de Justicia, Libertad y Seguridad, Comisión Europea, explicó que el grueso de la migración clandestina por vía marítima hacia la Unión Europea había sido estimulada y facilitada por grupos de delincuentes organizados transnacionales. Dijo que la Unión Europea estaba tratando de resolver el problema mediante la gestión integrada de sus fronteras externas marítimas basada, entre otras cosas, en la realización de operaciones conjuntas de control fronterizo; la cooperación internacional con los terceros Estados pertinentes y el suministro de asistencia a éstos, especialmente asistencia técnica y en materia de creación de capacidad; y la cooperación para el regreso de los migrantes y la facilitación y promoción de la migración legal. El Sr. Gunnar Stølsvik, Asesor Superior del Departamento de Recursos Marinos y Medio Ambiente, Ministerio de Pesca y Asuntos Costeros (Noruega), explicó la forma en que las redes delictivas mundiales que operaban en diferentes jurisdicciones podían con frecuencia realizar operaciones de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y citó algunos análisis realizados en Noruega que demostraban que los buques pesqueros, los buques de carga y otros buques habían colaborado con frecuencia en la comisión de diversos delitos en el mar.

30. El tercer segmento, sobre experiencias y problemas referentes a la seguridad marítima, puso de relieve la función de la OMI como organización competente para la adopción de normas y reglas internacionales relativas a los buques dedicados al comercio internacional, y examinó las dificultades que ofrecía aplicar y hacer cumplir esas reglas y normas desde el punto de vista de los Estados del pabellón, del puerto y ribereños. El Sr. Koji Sekimizu, Director de la División de Seguridad Marítima, OMI, presentó un panorama general de las actividades de la OMI en relación con los problemas de protección marítima y describió la forma en que había respondido a las nuevas dificultades, ampliado el alcance de sus actividades y creado un foro eficaz para establecer la reglamentación del transporte marítimo internacional. Observando además las actividades de la OMI en la esfera de la protección marítima, destacó que el principal problema a que se enfrentaba el sector del transporte marítimo era la formación y educación en cuestiones marítimas, e instó al establecimiento de centros de estudios superiores. El Sr. Simon Bennett, secretario de la Cámara Naviera Internacional, describió la función del sector naviero en el desarrollo de las normas sobre seguridad marítima y destacó los esfuerzos desplegados por la Cámara para recopilar las mejores prácticas y formular directrices que complementarían a las normas de la OMI sobre seguridad. Subrayó que demasiada reglamentación podría resultar contraproducente e insistió en la necesidad de contar con normas mundiales y con una auténtica cultura de seguridad, así como la importancia de la aplicación e imposición de las normas por los Estados del pabellón. El Sr. Walter Alfredo Guido, Oficial de Enlace de Prefectura de la Guardia Naval Argentina, en representación de la Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, describió la función que cumplían los Estados del puerto en la aplicación y el cumplimiento obligatorio de las normas y reglas sobre seguridad y destacó la necesidad de cooperación y coordinación a nivel regional. Explicó la forma en que las inspecciones de buques extranjeros en los puertos de la región se habían armonizado

a través del Acuerdo de Viña del Mar y la forma en que las medidas de control se habían equilibrado con la necesidad de no restringir la movilidad de los buques. El Sr. Majed Sahel Mohammed Mastoor, oficial ejecutivo, Instituto de Formación de la Guardia Costera (Yemen), dio a conocer las experiencias y los problemas de su país y presentó un panorama general de las actividades de protección y seguridad marítimas de la guardia costera. Subrayó las dificultades causadas por la falta de recursos suficientes y la importancia de la creación de capacidad y la formación. El Sr. Brendan McRandle, Jefe de Sección, Oficina de Seguridad del Transporte, Departamento de Infraestructura, Transporte, Desarrollo Regional y Gobierno Local (Australia), describió el enfoque multilateral aplicado a la protección y la seguridad marítimas en el sector de producción petrolera y gas mar adentro de Australia. Destacó que las estrategias de protección podrían sacar provecho de lo aprendido para mejorar la seguridad, basándose en la experiencia del desarrollo de una cultura de seguridad y del control de los riesgos y la vulnerabilidad.

31. La primera parte del cuarto segmento, en que se prestó atención especial a la seguridad de la gente de mar, trató los problemas de seguridad y protección a que se enfrentaban los pescadores y la gente de mar. La Sra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), describió las iniciativas adoptadas recientemente por la OIT para asegurar condiciones de trabajo decentes a la gente de mar y los pescadores, en particular el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, el Convenio sobre el trabajo en la pesca, de 2007, y el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), de 2003, y subrayó la importancia de su ratificación generalizada y su aplicación efectiva. El Sr. Jon Whitlow, Secretario de las secciones sobre gente de mar, pesca y navegación interior de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, puso de relieve que se habían presentado problemas de contratación y retención de gente de mar y pescadores, debido, entre otras cosas, a la mayor rapidez de las operaciones de carga y descarga en los puertos; al aumento del aislamiento social como resultado de problemas con el permiso de tierra y el acceso a los servicios; el riesgo de criminalización en casos de accidentes; los constantes casos de abuso y abandono; la piratería y el robo a mano armada, el no pago de los salarios; los peligros asociados con las operaciones de transporte marítimo que no satisfacen las normas mínimas; y el control insuficiente del Estado del pabellón. Explicó que ello había resultado en la reducción de los niveles de personal y en los riesgos correspondientes de seguridad y de otro tipo, y habían puesto en peligro la viabilidad del transporte marítimo en el futuro.

32. La segunda parte del cuarto segmento se refirió al tratamiento de las personas rescatadas en el mar. La Sra. Anja Klug, Oficial Jurídico Superior de la División de Servicios de Protección Internacional del ACNUR, presentó un panorama general de la escala de la migración internacional en algunas zonas del Mediterráneo y el Golfo de Aden, y los principales problemas asociados con esa migración. Puso de relieve las principales conclusiones y recomendaciones de las reuniones y mesas redondas de expertos convocadas recientemente por el ACNUR (véase A/AC.259/17). La Sra. Aïcha Belarbi, catedrática e investigadora de la Universidad Mohammed V, Rabat (Marruecos), centró la atención en la migración por mar en el Mediterráneo, en particular el nivel de migración clandestina por mar, la amenaza que planteaba para la seguridad de la vida en el mar y las respuestas de los Estados de destino. Describió las complejidades y problemas relacionados con la formulación de

soluciones a largo plazo y destacó la necesidad de reforzar el diálogo y los programas de asistencia.

33. El quinto segmento, sobre el fomento de la cooperación, la coordinación y la integración, y el aumento de las actividades de creación de capacidad en la esfera de la protección y seguridad marítimas, ofreció una oportunidad de examinar los beneficios de mancomunar los esfuerzos y los recursos para tratar los problemas transnacionales. El Sr. Brad Kieserman, Jefe, Grupo Jurídico de Operaciones, Guardia Costera de los Estados Unidos, describió algunas iniciativas a través de las cuales los Estados Unidos estaban fomentando la cooperación, la coordinación y la integración entre los interesados en la protección y la seguridad marítimas. Destacó la importancia de adoptar ese criterio de colaboración para enfrentar las amenazas a la protección y la seguridad procedentes de entidades que no son Estados. El Sr. Magnus Teye Addico, Secretario General de la Organización Marítima para África Occidental y Central, puso de relieve el proyecto de establecimiento de la red integrada subregional de guardia costera para hacer frente a los principales problemas de protección y seguridad marítimas en África Occidental y Central, entre ellos la piratería y el robo a mano armada, el robo de petróleo, los polizones, la migración clandestina, el contrabando de armas y drogas, los accidentes marítimos, la contaminación marina y la explotación ilegal de los recursos marinos. El Sr. Arif Havas Oegroseno, Director, Tratados Políticos, de Protección y Territoriales, Departamento de Relaciones Exteriores (Indonesia), destacó los problemas de protección que había en la región de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). Describió en particular la labor del Foro Regional de la ASEAN, que había adoptado un enfoque integral para la evaluación de las amenazas a la protección marítima y proporcionaba un foro para el diálogo y la cooperación en materia de protección marítima, el que se complementaba con medidas de carácter táctico y operacional. El Sr. Marc Mes, Jefe, Política de Seguridad Marina (internacional) Operaciones, Transport Canada, y Presidente del Subgrupo de Seguridad Marítima del Grupo de Expertos Marítimos, Grupo de Trabajo sobre Transporte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), describió las medidas adoptadas por el Canadá en materia de protección marítima internacional para establecer normas de protección del transporte marítimo internacional, aplicar iniciativas de creación de capacidad, incluso a través de las organizaciones internacionales pertinentes (por ejemplo, la OMI), e intercambiar información sobre las mejores prácticas en materia de protección marítima. Describió además las actividades de la APEC en materia de creación de capacidad, creación de asociaciones e intercambio de las mejores prácticas mediante instrumentos prácticos que se difunden ampliamente, incluso a organizaciones internacionales como la OMI y la OIT.

## **2. Deliberaciones del plenario y el grupo de debate**

34. Varias delegaciones pusieron de relieve lo oportuno de la consideración de la protección y la seguridad marítimas por parte del proceso de consultas, lo que había permitido un examen integrado de los problemas que de lo contrario eran tratados por varias organizaciones y órganos intergubernamentales. Algunas delegaciones observaron que, como la protección y la seguridad marítimas ya se trataban en otros foros, los resultados de la novena reunión no deberían impedir que se siguieran examinando en esos foros.

35. Las delegaciones convinieron en que, tal como todos los Estados comparten los beneficios resultantes de una mayor seguridad y protección de los océanos, también comparten la responsabilidad de hacer frente a los principales problemas y amenazas que atentan contra la protección y la seguridad marítimas. Esas amenazas eran de alcance mundial y, por lo tanto, sólo se podían tratar eficazmente mediante la cooperación internacional entre los Estados del pabellón, del puerto y ribereños.

36. Varias delegaciones observaron el importante papel desempeñado por diversas organizaciones internacionales en la elaboración en curso del marco jurídico internacional para la protección y la seguridad marítimas y su aplicación en los planos mundial, regional y subregional. En particular, se destacó la función rectora de la OMI en la elaboración de instrumentos sobre protección y seguridad marítimas a nivel mundial. Una delegación subrayó la posible contribución de operadores privados.

37. Varias delegaciones observaron que los regímenes jurídicos sobre la protección y la seguridad marítimas tenían objetivos comunes que se reforzaban mutuamente y que las dos esferas estaban relacionadas y conectadas entre sí. Algunas delegaciones señalaron que debía instarse a la adopción de un enfoque integrado de la protección y la seguridad marítimas. Otras estaban en desacuerdo con ese criterio. Una delegación observó que el hecho de combinar la protección y la seguridad marítimas podría complicar los esfuerzos encaminados a solucionar los problemas correspondientes.

38. Varias delegaciones subrayaron la necesidad de fortalecer el marco jurídico internacional, e hicieron un llamamiento a una participación más general en los instrumentos jurídicos existentes y a la ampliación de la aplicación y el cumplimiento de éstos. Se destacó que el principal problema a que se enfrentaba la comunidad internacional era la ampliación de la aplicación del marco jurídico internacional más bien que su ulterior desarrollo. A ese respecto, varias delegaciones subrayaron la necesidad de crear capacidad para ayudar a solucionar los problemas de aplicación y cumplimiento (véase párr. 123). Varias delegaciones destacaron la importancia de combatir las amenazas a la protección y la seguridad sin restringir excesivamente las actividades legítimas en el mar.

39. La importancia de la protección y la seguridad marítimas para el comercio, el transporte y el desarrollo sostenible fue subrayada por varias delegaciones, las que destacaron la necesidad de incluir consideraciones sobre desarrollo sostenible y creación de capacidad en todos los aspectos de la protección y la seguridad marítimas. Dijeron que el desarrollo sostenible debía utilizarse en todo momento como guía para fortalecer la aplicación de las medidas de protección y seguridad marítimas, la creación de capacidad y la cooperación (véase párr. 22 *supra*). Se observó que la realización de la protección estaba directamente vinculada al derecho al desarrollo y al alivio de la pobreza y que la consecución del objetivo de desarrollo sostenible supondría en último término el fortalecimiento de la protección y la seguridad marítimas.

**a) Panorama general de las amenazas a la protección marítima, sus efectos y las respuestas a las mismas, con especial referencia a la piratería y al robo a mano armada contra buques**

40. Algunas delegaciones hicieron notar la falta de una definición convenida de protección marítima y se expresaron diversas opiniones acerca de si algunas de las

amenazas concretas puestas de relieve en el informe del Secretario General (A/63/63) debían ser consideradas problemas de protección marítima. Algunas delegaciones estimaban que el tema no se debía considerar en forma demasiado general. En lo que respecta al párrafo 40 del informe, algunas delegaciones estimaban que la inclusión de una serie amplia y variada de cuestiones en la noción general de “seguridad humana” privaba a éstas de su contexto específico. El privarlas de contexto podría dar origen a respuestas inadecuadas que podrían tratar sólo sus efectos pero no sus causas. Algunas delegaciones observaron que la noción de seguridad humana no contaba con acuerdo general en las Naciones Unidas y que el proceso de consultas no debía utilizarse para legitimar conceptos e ideas que no habían sido examinados a fondo ni respecto de los cuales no había acuerdo. Otras delegaciones expresaron apoyo al enfoque amplio aplicado a la protección marítima contenido en el informe del Secretario General (véase también párr. 70 *infra*).

41. Varias delegaciones observaron que el régimen jurídico internacional relativo a la protección marítima consistía en diversos instrumentos internacionales, todos los cuales operaban dentro del marco de la Carta de las Naciones Unidas y de la Convención. A ese respecto, se hizo especial hincapié en la necesidad de considerar la jurisdicción de los Estados ribereños, los derechos y obligaciones de los Estados del pabellón y el principio de libertad de navegación, así como los principios de igualdad soberana, integridad territorial e independencia política de los Estados.

42. Algunas delegaciones expresaron la opinión de que era preciso ocuparse de los efectos económicos negativos para los países en desarrollo de las nuevas medidas de protección, tales como el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) y la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores (véase también párr. 92). Otras delegaciones pusieron de relieve los posibles efectos negativos de las actividades de protección y vigilancia en el mar sobre el entorno marino, como el uso de sonar activo.

43. Algunas delegaciones pusieron de relieve la necesidad de que los Estados crearan conciencia sobre el medio marino y conocimiento del entorno marítimo y se refirieron a la importancia que tenían los sistemas de vigilancia de buques, tales como el sistema de identificación automática y el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques. Se observó que los buques pesqueros no estaban cubiertos por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 y que, por lo tanto, quedaban fuera del alcance de esos sistemas de vigilancia. Algunas delegaciones observaron con reconocimiento los esfuerzos que estaba realizando la OMI para elaborar directrices sobre los aspectos de protección de la operación de los buques que no quedaban incluidos en el ámbito de ese Convenio ni del Código PBIP.

44. Algunas delegaciones pusieron de relieve los posibles peligros que planteaban los actos de terrorismo cometidos contra buques y otros intereses marítimos, las que citaron como ejemplo el ataque perpetrado contra el buque petrolero Lindbergh. Algunas delegaciones subrayaron la importancia del Código PBIP y el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar a ese respecto, así como del Protocolo de 2005 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, de 1988.

45. Algunas delegaciones subrayaron el peligro que significaba para la protección marítima el tráfico ilícito de armas pequeñas y armas de destrucción en masa. Algunas delegaciones pusieron de relieve la necesidad de emprender más iniciativas de cooperación orientadas a poner freno al tráfico de armas pequeñas. Una delegación observó que, una vez que los países que exportaban armas adquirieran más conciencia de los posibles efectos nocivos de la circulación de armas pequeñas, estarían más dispuestos a ayudar a combatir el tráfico ilícito. Refiriéndose al tráfico ilícito de armas de destrucción en masa, algunas delegaciones acogieron con agrado la cooperación de un número cada vez mayor de Estados a través de la iniciativa de lucha contra la proliferación, y pidieron a otros Estados que consideraran la posibilidad de unirse a esa labor. Otras delegaciones dijeron que no debía prestarse apoyo a la iniciativa porque había sido negociada fuera del marco de las Naciones Unidas y, a su juicio, contravenía la Convención, en particular las disposiciones relacionadas con la libertad de navegación y el derecho de paso inocente. Otras delegaciones no compartían esa opinión. Una delegación subrayó que la mejor forma de combatir la proliferación de las armas de destrucción en masa era su total prohibición y eliminación.

46. Otra delegación señaló los posibles peligros causados por los ataques contra sus buques balleneros por parte de organizaciones no gubernamentales y pidió que se castigara debidamente a los responsables y que la comunidad internacional tomara medidas eficaces para impedir que se produjeran incidentes similares en el futuro.

#### **Piratería y robo a mano armada contra buques**

47. Las delegaciones reconocieron en general los efectos perjudiciales de la piratería y el robo a mano armada contra buques. Se observó que esos actos constituían un peligro para la gente de mar, la seguridad de la navegación y el medio marino, y que además tenían la posibilidad de interrumpir el suministro de asistencia humanitaria, la pesca, el turismo y las investigaciones científicas del medio marino. La alteración de las rutas de navegación a fin de eludir las zonas en que se sospechaba que se realizaban actividades de piratería también afectaba al comercio.

48. Aunque había habido una reducción general de los incidentes de piratería y robo a mano armada en los últimos años, varias delegaciones señalaron que en 2007 habían aumentado en comparación con 2006. Además, se expresó preocupación por el nivel de violencia y el uso de armas poderosas en esos incidentes, así como el aumento de la toma de rehenes. Se subrayó la necesidad de vigilancia constante, incluso de parte de aquellos Estados que actualmente no sufrían de niveles importantes de piratería ni robo a mano armada contra buques.

49. Varias delegaciones pusieron de relieve la necesidad de ocuparse de las condiciones que favorecen la piratería y el robo a mano armada, tales como los conflictos locales o regionales, la falta de una autoridad estatal eficaz y una gobernanza pública deficiente. Varias delegaciones señalaron que el hecho de haberse ocupado eficazmente de los factores causales basados en tierra de la piratería y el robo a mano armada en el mar había dado origen a una reducción del número de incidentes.

50. En general se hizo hincapié en que se necesitaba la mayor cooperación posible para la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se

halle bajo la jurisdicción de ningún Estado, como lo disponía la Convención. Varias delegaciones subrayaron la distinción entre “piratería” y “robo a mano armada” contra buques. En lo que respecta a los actos de robo a mano armada, algunas delegaciones subrayaron la necesidad de que se adoptaran medidas, a través de la legislación nacional de un Estado ribereño, para hacer frente a esos actos, definidos en el Código de práctica para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques. Observaron que el apoyo internacional para luchar contra el robo a mano armada contra los buques sólo debía considerarse en el contexto de la prestación de apoyo a la legislación nacional de un Estado.

51. Varios Estados pidieron a los Estados ribereños que ejercieran control efectivo sobre sus aguas territoriales. Se sostuvo que, si un Estado era incapaz de mantener tal control, la comunidad internacional debía colaborar con ese Estado, en una forma compatible con el derecho internacional, para evitar la creación de un refugio para los piratas. Algunas delegaciones observaron que la incapacidad de los Estados de controlar la piratería y el robo a mano armada había dado origen a la perpetración de incidentes similares en otros lugares. Se observó que el despliegue de buques navales en una región en la que habían ocurrido incidentes de piratería con frecuencia había resultado en la reducción del número de incidentes. Varias delegaciones señalaron además que las medidas destinadas a luchar contra la piratería y el robo a mano armada podrían producir mayores beneficios para combatir otras actividades delictivas en el mar. Se observó que los Estados del pabellón tenían la obligación de asegurar que los buques estuvieran dotados de tripulación y de equipo suficientes para hacer frente a incidentes de piratería y robo a mano armada.

52. Varias delegaciones señalaron que se necesitaba una mayor cooperación entre los Estados para ocuparse efectivamente de los supuestos piratas una vez que estos habían sido aprehendidos. Dijeron que el procesamiento de los supuestos piratas se complicaba por la renuencia o incapacidad de algunos Estados de someter a juicio a personas por actos que habían ocurrido fuera de su jurisdicción, y que era necesario que los Estados incluyeran disposiciones apropiadas en sus sistemas jurídicos internos para enjuiciar a los supuestos delincuentes. Esas delegaciones pidieron a los Estados ribereños que revisaran su legislación nacional con miras a asegurar que podrían adoptarse medidas eficaces a ese respecto. Algunas delegaciones observaron que, tratándose de pequeños Estados insulares en desarrollo en particular, la ausencia de ese tipo de legislación era un problema importante. Una delegación observó que el enjuiciamiento también resultaba frecuentemente obstaculizado por las dificultades para obtener pruebas y declaraciones testimoniales con respecto a los supuestos ataques. Sin embargo, se puso de relieve la experiencia de Kenya en la adopción de leyes de lucha contra la piratería y en el enjuiciamiento con éxito de las personas acusadas de actos de piratería.

53. Se hizo hincapié en el intercambio eficaz de información y en la denuncia sin tardanza de los incidentes de piratería y robo a mano armada, tanto en lo que respecta a su importancia para determinar el alcance del problema como para combatirlo eficazmente. Como algunos capitanes de buques no denunciaban de inmediato los incidentes por temor a que se detuviera al buque, varias delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de alentar a la denuncia oportuna de los incidentes. Varias delegaciones reconocieron la excelente labor realizada por el Centro de Información sobre la Piratería de la Oficina Marítima Internacional en el sentido de proporcionar a los capitanes de buques un solo servicio al cual se podían

denunciar los ataques de piratería y dar a conocer sin demora esa información a los organismos de policía nacionales del Estado costero más próximo. Sin embargo, una delegación, si bien reconocía la importante función del Centro de Información sobre la Piratería, destacó que incumbía a los Estados la responsabilidad principal de combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar y no a las organizaciones no gubernamentales.

54. Se hizo hincapié en que la cooperación a nivel regional era muy importante. Varias delegaciones acogieron con agrado la labor del Acuerdo de cooperación regional contra la piratería y los robos a mano armada contra buques en Asia en lo que respecta a combatir la piratería y el robo a mano armada en el mar, incluso mediante la reunión, el análisis y la divulgación de información, y tomaron nota de los resultados positivos de esas medidas en cuanto a reducir considerablemente los actos de piratería y de robo a mano armada en la zona pertinente. Se observó que el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo constituía un marco para facilitar la cooperación entre Estados de la región de Asia, sobre la base del intercambio de información, la creación de capacidad y la cooperación operacional. Una delegación hizo un llamamiento a que más Estados de la región de Asia se adhirieran al Acuerdo. Varias delegaciones consideraban que el Acuerdo era un posible modelo para la cooperación multilateral en otras regiones; sin embargo, algunas delegaciones insistieron en que cada región debía ser considerada independientemente, teniendo en cuenta las características específicas regionales.

55. El representante de la OMI señaló que la OMI se hallaba en vías de revisar sus directrices sobre piratería y robo a mano armada contra buques para tener en cuenta, entre otras cosas, el Acuerdo de cooperación regional para la lucha contra la piratería y el robo a mano armada contra buques en Asia. Varias delegaciones hicieron referencia a la Universidad Marítima Mundial de las Naciones Unidas, que proporcionaba una plataforma para que oficiales de policía y encargados de la formulación de políticas recibieran formación e intercambiaran información sobre el tratamiento de los problemas de la piratería y el robo a mano armada.

56. Varias delegaciones observaron que el aumento de la cooperación en los estrechos de Malaca y Singapur había dado como resultado una reducción importante de los incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques y, por consiguiente, constituía un ejemplo positivo para otras zonas. Varias delegaciones insistieron en que la cooperación debía realizarse de manera compatible con el derecho internacional y que las medidas debían respetar la soberanía de los Estados.

57. También se acogieron con beneplácito otras iniciativas regionales. Se observó que la red integrada de guardia costera prevista por la Organización Marítima de África Occidental y Central permitiría perseguir a los buques sospechosos de actos de piratería en el mar territorial de otro Estado. Algunas delegaciones hicieron referencia también al proyecto de memorando de entendimiento relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental, el Golfo de Aden y el Mar Rojo.

58. Algunas delegaciones expresaron preocupación por el aumento de los incidentes de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques frente a las costas de Somalia, lo que había producido un efecto negativo en todos los Estados de la región, en la navegación y, en particular, en el suministro de asistencia humanitaria. Algunas delegaciones observaron que la falta de una gobernanza más eficaz en Somalia había desempeñado un papel importante a ese respecto.

59. Varias delegaciones acogieron con agrado la aprobación por el Consejo de Seguridad de la resolución 1816 (2008) sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques frente a las costas de Somalia, en respuesta a la solicitud del Gobierno Federal de Transición de Somalia. Varias delegaciones hicieron notar la iniciativa de Francia, a la que se unieron Dinamarca y los Países Bajos, de escoltar a los buques de carga destinados a Somalia con buques militares, sobre la base de acuerdos bilaterales con los Estados del pabellón y el Gobierno Federal de Transición de Somalia.

60. Otras delegaciones hicieron hincapié en que la resolución del Consejo de Seguridad se aplicaba únicamente a los actos de piratería y robo a mano armada cometidos en Somalia y no afectaba a los derechos, obligaciones o responsabilidades que correspondían a los Estados Miembros en virtud del derecho internacional, incluidos los derechos u obligaciones contraídos en virtud de la Convención, con respecto a cualquier otra situación; subrayaron en particular que no debía considerarse que no sentaba precedente de derecho internacional consuetudinario. También se expresó la opinión de que la importancia de esa resolución se había exagerado pues sólo permitía aquello que ya habría estado permitido con arreglo al derecho internacional y se refería más bien a la situación general en Somalia que a la lucha contra la piratería en sí.

**b) Prevención y eliminación de la delincuencia organizada transnacional**

61. Varias delegaciones subrayaron que las nuevas formas de delincuencia organizada, y las formas en evolución, entre ellas el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, el tráfico de armas pequeñas, el contrabando y la trata de personas y la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra buques, podrían poner en peligro la protección y la seguridad marítimas y, en general, la soberanía, el bienestar económico y social y el entorno natural de los Estados. Sin embargo, se observaron divergencias de opinión con respecto a la posible existencia de un vínculo entre la pesca ilegal y la delincuencia organizada transnacional (véanse párrs. 69 a 73).

62. Varias delegaciones señalaron que los grupos que llevan a cabo este tipo de delincuencia muestran gran capacidad de adaptación y aprovechan plenamente las vulnerabilidades de los Estados, entre otras las relativas a su ubicación geográfica, su nivel de integración en las redes de transporte, sus lagunas legislativas y de gobernanza, sus deficiencias en materia de intercambio de información y datos de inteligencia, sus limitados recursos humanos y materiales o la porosidad de sus fronteras. Se hizo hincapié en la particular vulnerabilidad de los Estados ribereños y los pequeños Estados insulares en desarrollo, especialmente cuando están situados en áreas clave de tránsito. Algunas delegaciones también destacaron que el hecho de que algunos Estados del pabellón no ejercieran una jurisdicción efectiva contribuía a la delincuencia organizada transnacional.

63. Algunas delegaciones también señalaron que los servicios financieros y empresariales de carácter extraterritorial propiciaban la delincuencia organizada transnacional y que había que tenerlos en cuenta porque servían para enmascarar la propiedad efectiva de los activos y las ganancias obtenidas de actividades delictivas, dificultando así su detección, prohibición y enjuiciamiento. Varias delegaciones subrayaron que las ganancias generadas por este tipo de delincuencia, que según el

Fondo Monetario Internacional (FMI) representaban entre el 2% y el 5% del producto interno bruto (PIB) mundial, suponían unos activos enormes que se empleaban para financiar otras actividades, a menudo interconectadas, de los grupos delictivos.

64. Dado el carácter generalizado y mundial de los grupos de delincuencia organizada transnacional y de sus actividades, algunas delegaciones subrayaron la necesidad de respuestas que fueran adaptables, conjuntas y coordinadas a todos los niveles. En ese sentido, algunas delegaciones indicaron que la lucha contra la delincuencia organizada transnacional era responsabilidad común de todos los Estados. Varias delegaciones subrayaron la importancia fundamental de respetar el derecho internacional en las respuestas actuales y futuras a esta forma de delincuencia. Algunas subrayaron la importancia de tener en cuenta las distintas particularidades regionales.

65. Las delegaciones reiteraron que en la Convención se había establecido el marco jurídico general en que llevar a cabo las respuestas y varias delegaciones destacaron también la pertinencia de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional y de sus Protocolos. También se destacaron otros instrumentos jurídicos, como la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas. Varias delegaciones señalaron que las medidas adoptadas debían centrarse en aplicar el marco jurídico internacional mediante legislación nacional y que el marco existente debía complementarse con instrumentos bilaterales y multilaterales, según fuera necesario, con el objeto de facilitar las extradiciones y los enjuiciamientos.

66. Varias delegaciones señalaron que se necesitaba una amplia variedad de respuestas para hacer frente a los problemas derivados de la diversidad, y en ocasiones interconexión, de las amenazas planteadas por la delincuencia organizada transnacional. Algunas delegaciones sugirieron que esas respuestas podrían consistir también en un mayor intercambio de información mediante, entre otras cosas, sistemas regionales de inteligencia y observación, con el objeto de promover un mayor conocimiento de las cuestiones marítimas por parte de los Estados.

67. Varias delegaciones señalaron que las respuestas operacionales regionales, subregionales y bilaterales brindaban considerables oportunidades a los países en desarrollo, en particular a los pequeños Estados insulares en desarrollo, de hacer frente a los desafíos planteados por la delincuencia organizada transnacional. Algunas delegaciones destacaron las patrullas conjuntas y los acuerdos sobre embarque como métodos de cooperación de considerable éxito (véanse también párrs. 111 a 117 *infra*).

68. Varias delegaciones señalaron que las respuestas también debían tener en cuenta, y tratar de abordar, aquellos aspectos del desarrollo económico que son la causa básica y el motor impulsor de la delincuencia organizada transnacional. En términos generales, se reconoció la necesidad de contar con programas de creación de capacidad y cooperación técnica para hacer frente a este tipo de delincuencia.

69. Se expresaron opiniones divergentes sobre la posibilidad de que existiera un vínculo entre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y la delincuencia organizada transnacional. En términos generales, se reconoció que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada era un problema de gestión que incidía negativamente en los medios de vida, la economía y los ecosistemas marítimos de

los Estados y dificultaba el desarrollo sostenible. Se habían adoptado medidas a nivel regional y mundial para combatir y suprimir esta actividad, las cuales debían mantenerse en los foros pertinentes, en particular en la FAO y los mecanismos regionales de ordenación pesquera. Se hizo hincapié en la necesidad de un cumplimiento efectivo de las obligaciones de los Estados del pabellón y el puerto, un examen de su actuación, el establecimiento de un registro mundial de buques pesqueros y una mayor cooperación entre los Estados ribereños, del pabellón y del puerto, entre otras cosas.

70. Se expresaron opiniones divergentes sobre si la pesca ilegal constituía un problema para la protección marítima. Varias delegaciones subrayaron que la pesca ilegal, en particular a gran escala y/o organizada, suponía realmente una amenaza para la seguridad de sus países y regiones. Se señaló que la pesca ilegal tenía repercusiones considerables en diversos sectores, entre ellos el transporte marítimo y la pesca, y a menudo ponía en peligro la seguridad de los marinos. Otras delegaciones subrayaron que, en ocasiones, la pesca ilegal estaba vinculada a otras amenazas para la protección marítima como el tráfico ilícito de estupefacientes y el contrabando y la trata de personas. Se destacó el hecho de que, al afectar a los medios de vida y al bienestar de los habitantes y las economías de los Estados ribereños, la pesca ilegal podía aumentar la probabilidad de actividades ilícitas en el mar en busca de medios de vida alternativos. Una delegación señaló, por ejemplo, que las rutas empleadas para la migración irregular en África eran las mismas que las empleadas para la pesca ilegal. También se destacó que, como resultado de su particular configuración geográfica, la soberanía y la integridad territorial de los Estados archipelágicos y los pequeños Estados insulares en desarrollo se veían más amenazadas por las actividades delictivas en el mar, entre ellas la pesca ilegal, sobre todo habida cuenta de las dificultades que experimentan para mantener una presencia efectiva de patrullas.

71. Aun reconociendo que algunos Estados pueden experimentar pesca ilegal de carácter delictivo, otras delegaciones subrayaron que la pesca ilegal era sólo una de las categorías de actividades que constituían pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y que el término a menudo se empleaba de forma incorrecta. A juicio de esas delegaciones, los vínculos que pudieran existir entre la pesca ilegal y algunos delitos cometidos en el mar no eran motivo suficiente para considerar que la pesca ilegal era una forma de delincuencia organizada transnacional. Señalaron que distintos tipos de delitos estaban sujetos a distintos regímenes jurídicos que establecían y definían claramente un equilibrio entre los derechos y los deberes de los Estados con respecto a esos delitos. Señalaron que los Estados del pabellón tenían jurisdicción exclusiva sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en alta mar y afirmaron que, aunque éstos podían renunciar a esa jurisdicción exclusiva para combatir las amenazas a la protección marítima en la alta mar, esa renuncia implicaría necesariamente un reconocimiento de que la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada suponía una amenaza para la protección marítima, cosa que no estaba establecida en el derecho internacional.

72. Por lo que respecta a la investigación de actividades pesqueras ilegales, se señaló que el rastreo de buques pesqueros convencionales seguía presentando dificultades prácticas al no aplicárseles los requisitos del sistema de identificación automática (véase párr. 43 *supra*). A ese respecto, se puso de relieve el posible papel que podría desempeñar la Red internacional de seguimiento, control y vigilancia de las actividades relacionadas con la pesca, de carácter voluntario. Otras dificultades

de la investigación de las actividades pesqueras ilegales eran las experimentadas para identificar tanto a los armadores de los buques como a sus propietarios efectivos. Con respecto al uso de buques de carga para transportar el producto de la pesca ilegal, se señaló que la aplicación a éstos del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques facilitaría considerablemente el rastreo de transbordos ilegales. Algunas delegaciones se declararon partidarias de una mayor cooperación entre la OMI y la FAO en cuestiones relativas a los buques de carga implicados en actividades pesqueras transnacionales de carácter ilegal.

73. Varias delegaciones se mostraron a favor de que se siguiera estudiando y debatiendo la posible vinculación entre la pesca ilegal y la delincuencia organizada transnacional.

74. Por lo que respecta a la posible relación entre los daños intencionales e ilícitos al medio marino y la delincuencia organizada transnacional, algunas delegaciones afirmaron que la contaminación de los océanos podría dañar considerablemente los ecosistemas marinos y minar la seguridad nacional y económica de los Estados que dependen de ellos. Esa contaminación también representaba una amenaza para otros sectores. Los representantes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Organización Consultiva Jurídica Asiático-Africana y algunas organizaciones no gubernamentales señalaron que no sólo la contaminación intencional e ilícita del medio marino constituía una amenaza para la protección y la seguridad marítimas, sino todos los tipos de contaminación. Sin embargo, una delegación expresó preocupación por el concepto de seguridad ambiental, señalando que no había sido aceptado universalmente.

**c) Experiencias y problemas referentes a la seguridad marítima**

75. Algunas delegaciones subrayaron la necesidad de que los Estados aplicaran de forma efectiva los mandatos e instrumentos internacionales existentes en materia de seguridad marítima. Se señaló que un amplio corpus de reglamentaciones y normas internacionales, elaborado dentro del marco jurídico general establecido en la Convención, establecía los derechos y los deberes de los Estados con respecto a la seguridad marítima, en particular los deberes de los Estados del pabellón.

76. Algunas delegaciones expresaron preocupación por las deficiencias de aplicación y ejecución por parte de los Estados del pabellón y subrayaron la necesidad de revisar el actual régimen jurídico. Otras delegaciones indicaron que se necesitaba transparencia respecto de la propiedad de los buques para garantizar la responsabilidad y la rendición de cuentas en la aplicación de medidas. Algunas delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de abordar la cuestión del vínculo auténtico. En ese sentido, una de las delegaciones y algunos representantes de organizaciones no gubernamentales instaron a que se estableciera un comité de las Naciones Unidas para que se ocupara de las deficiencias de aplicación de los Estados del pabellón y elaborara un nuevo instrumento relativo a las obligaciones de los Estados del pabellón. Otras pusieron en duda que fuera necesario un nuevo instrumento y dijeron que la OMI, y no las Naciones Unidas, era el organismo adecuado para ocuparse de la cuestión.

77. Algunas delegaciones señalaron que se necesitaban más actividades de apoyo a la creación de capacidad para ayudar a los Estados a cumplir las reglas y normas internacionales y eliminar aspectos que podrían ser explotados por agentes irresponsables. Algunas delegaciones destacaron las ventajas de la autorregulación y

las campañas de ratificación en el sector del transporte marítimo, la importancia cada vez mayor del control de los Estados del puerto y las listas blancas. Algunas delegaciones observaron que los Estados del pabellón disponían de muchas oportunidades para mejorar su actuación, entre otras cosas mediante una participación activa en la labor de la OMI, y opinaron que la inclusión de determinados Estados del pabellón en listas blancas internacionales debería ser objeto de mayor reconocimiento.

78. Varias delegaciones destacaron que el Plan voluntario de auditoría de los Estados miembros de la OMI era un instrumento objetivo y eficaz para evaluar la aplicación de los instrumentos de carácter obligatorio de la OMI y promover la aplicación de instrumentos importantes en materia de protección y seguridad marítimas. Varias delegaciones alentaron a otros Estados a ofrecerse voluntariamente para una auditoría y una delegación también alentó a que se utilizaran auditorías en otros foros. Otra delegación informó sobre los beneficios de su propia auditoría.

79. Se destacó la importancia de que los Estados participaran en iniciativas mundiales y regionales relacionadas con la seguridad marítima y se hizo referencia a una serie de instrumentos que podrían emplearse para mejorar esa seguridad, como memorandos de entendimiento sobre control de los Estados del puerto y nuevas tecnologías, entre ellas la teleobservación para rastrear a los contaminadores. El representante de la Organización Hidrográfica Internacional señaló la importancia de las cartas náuticas electrónicas para mejorar la seguridad de la navegación.

80. Varias delegaciones indicaron que un mayor intercambio de información entre los sectores de la protección y la seguridad resultaba fundamental para mejorar la seguridad marítima y subrayaron la importancia de utilizar el sistema de identificación automática y el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques con fines de seguridad. También se señaló la necesidad de contar con mejor información sobre los buques pesqueros y se sugirió que era hora de replantearse si dichos buques debían quedar exentos de los convenios de la OMI relativos a la seguridad marítima.

81. Algunas delegaciones pusieron de relieve la necesidad de hacer frente a las consecuencias económicas negativas de las nuevas reglas y normas de seguridad marítima en los Estados en desarrollo. Se hizo hincapié en que los costos económicos de las nuevas normas de transporte marítimo habían afectado negativamente a los intereses marítimos y comerciales de éstos.

82. Algunas delegaciones resaltaron la necesidad de promover la seguridad de la navegación, en particular la cooperación entre los Estados para mejorar la seguridad y el medio marino en las principales rutas de navegación. Otras delegaciones exhortaron a los Estados usuarios y a otras partes interesadas que desearan disfrutar de una navegación segura en los estrechos empleados para la navegación internacional a que contribuyeran a los esfuerzos encaminados a garantizar la seguridad de la navegación. Algunas delegaciones subrayaron que era responsabilidad de los Estados ribereños garantizar la protección y la seguridad de esos estrechos. Se hizo especial referencia a la labor realizada por los Estados ribereños, los Estados usuarios y otros interesados para establecer el Mecanismo de Cooperación para aumentar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente en los estrechos de Malaca y Singapur en 2007. Varias delegaciones sugirieron que el Mecanismo de Cooperación debía considerarse un ejemplo de

mejor práctica para otras regiones. Algunas delegaciones subrayaron que los Estados usuarios y otros interesados debían prestar mayor apoyo a este Mecanismo. Una delegación señaló la necesidad de prestar apoyo al Fondo de Ayudas a la Navegación, cuya finalidad era cubrir los costos de los servicios prestados o las actividades realizadas en relación con el suministro y el mantenimiento de las ayudas a la navegación señaladas.

83. El representante del PNUMA destacó los peligros que el cambio de las características meteorológicas derivado del cambio climático representa para la seguridad de la navegación. El representante de la Unión Mundial para la Naturaleza subrayó la necesidad de que los Estados estudiaran la posibilidad de adoptar medidas para los buques que operan en las regiones polares, entre otras el establecimiento de nuevas rutas de transporte marítimo, directrices para los buques, zonas marinas protegidas y dispositivos de separación del tránsito, o de desarrollar más las medidas ya existentes, y hacer uso del sistema de identificación automática y el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

84. Algunas delegaciones mostraron preocupación por el impacto económico y ambiental de los accidentes marítimos, en particular los relativos al transporte de materiales radioactivos. Se recordó que la CARICOM había exhortado a que cesara por completo ese tipo de transporte en las aguas del Caribe. Una delegación opinó que en el informe del Secretario General no quedaban adecuadamente reflejadas las opiniones de los Estados que más afectados podrían verse por el transporte de ese tipo de materiales. Algunas delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de prestar ayuda a los Estados ribereños vulnerables en relación con el transporte de ese tipo de carga e instaron a un mayor diálogo sobre el transporte de materiales radioactivos, entre otras cosas por conducto de los organismos pertinentes y por parte de la Asamblea General. También exhortaron al Organismo Internacional de Energía Atómica a que acelerara la adopción de medidas encaminadas a establecer un régimen para abordar la cuestión de las responsabilidades e indemnizaciones en caso de posibles incidentes y accidentes con materiales radiactivos.

85. Una delegación destacó la necesidad de hacer frente a las consecuencias negativas del uso militar de los mares y océanos para el medio y los ecosistemas marinos (véase también párr. 42 *supra*).

86. Por lo que respecta al recién aprobado Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, una delegación observó que el Código contenía disposiciones que no guardaban relación directa con la seguridad marítima y que eran irreconciliables con la legislación de su país, lo que le impedía hacerlo obligatorio para determinadas investigaciones.

**d) Interés especial en la gente de mar**

*i) Problemas de seguridad y protección que afrontan marinos y pescadores*

87. Se subrayó que el elemento humano desempeñaba un papel fundamental en la promoción de la seguridad y la protección marítimas y que resultaba de vital importancia para incorporar una cultura de seguridad y protección a los sectores del transporte marítimo, la pesca, el petróleo y el gas. Se observó que el trato deficiente dispensado a los marinos y los pescadores, entre otras cosas en relación con sus normas laborales y sus condiciones de vida y de trabajo, así como la insuficiencia de

personal, afectaba a la contratación y retención de éstos, aumentaba las probabilidades de accidentes y por tanto incidía negativamente en la promoción de un entorno marítimo protegido y seguro. Algunas delegaciones señalaron la existencia de otras consecuencias más generales, por ejemplo para las estrategias de desarrollo y alivio de la pobreza destinadas a los países en desarrollo y la eficiencia del transporte marítimo internacional. Varias delegaciones observaron que las remesas de fondos enviadas por los marinos profesionales eran una de las principales fuentes de divisas. El sector del transporte marítimo, que generaba oportunidades de empleo para las personas de los países en desarrollo, tenía un papel que desempeñar en las labores de desarrollo y la consecución de los objetivos de desarrollo del Milenio.

88. El representante de la FAO afirmó que la profesión de pescador era una de las más peligrosas del mundo. Se calculaba que en el mundo existían 30 millones de pescadores y que la tasa de mortalidad por accidentes era de al menos 24.000 al año. Varias delegaciones subrayaron que la seguridad de los pescadores en el mar constituía una preocupación importante, especialmente en el caso de las tripulaciones de los buques que llevaban a cabo actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y en el caso de las comunidades que llevaban a cabo pesca de subsistencia. Se señaló que se estaban deteriorando las medidas de seguridad y las prácticas marítimas tradicionales y que los pescadores a pequeña escala seguían perdiendo la vida en el mar. Se destacó la importancia de tratar la cuestión de la seguridad de los buques pesqueros y los pescadores. En consecuencia, se instó a una cooperación constante entre la FAO, la OMI y la OIT. Algunas delegaciones también alentaron a la FAO a seguir ocupándose de la seguridad de los buques pesqueros y los pescadores, entre otras cosas mediante la elaboración de un plan de acción internacional, como habían propuesto también algunas delegaciones en el 27º período de sesiones del Comité de Pesca de la FAO.

89. Varias delegaciones subrayaron que los Estados debían cumplir sus obligaciones en materia de dotación de personal para sus buques, condiciones de trabajo, capacitación de las tripulaciones y seguridad en el mar, de conformidad con la Convención y otros instrumentos pertinentes. En particular, un control insuficiente por parte del Estado del pabellón afectaba directamente a la seguridad, las condiciones de vida y trabajo y el disfrute de los derechos humanos de los pescadores y marinos. Algunas delegaciones señalaron que, debido a la falta de capacidad, puede que los Estados en desarrollo no siempre estuvieran en situación de responder a las acusaciones de trato abusivo y violaciones de los derechos humanos de sus ciudadanos a bordo de buques. Otras delegaciones señalaron que la transparencia con respecto a la propiedad de los buques resulta esencial para garantizar la responsabilidad por el cumplimiento de las medidas de protección y seguridad a bordo de los buques.

90. Varias delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de aumentar la protección de los marinos y pescadores, especialmente en el contexto de los actos de piratería y robo a mano armada y otras actividades delictivas, así como de los riesgos derivados de unas condiciones de trabajo peligrosas. Se sugirió que, para los marinos que fueran objeto de actos de piratería y robo a mano armada, se previeran medidas para su cuidado y repatriación, como se había propuesto, por ejemplo, en el proyecto de memorando de entendimiento regional sobre la represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo.

91. Algunas delegaciones destacaron los problemas relacionados con el abandono de marinos en los puertos. Una delegación señaló la importancia de poner en marcha en la OMI un proceso de elaboración de un nuevo instrumento que tratara a fondo esa cuestión.

92. Varias delegaciones observaron que, al aprobar y aplicar medidas de protección, era importante tener en cuenta las consecuencias que podrían acarrear para las personas a que estaban dirigidas, como por ejemplo la limitación del derecho fundamental de los marinos a obtener permiso de tierra, lo que afectaba su acceso a servicios médicos y de bienestar, servicios de comunicaciones y otros servicios en tierra.

93. Varias delegaciones señalaron que la capacitación de los marinos resultaba esencial para la protección y la seguridad marítimas y que, a su vez, el aumento del tamaño de la flota de buques mercantes estaba provocando un aumento de la demanda de marinos. Para hacer frente a la escasez de personal adecuadamente capacitado, se propuso crear más centros de educación y capacitación especializados (véase también el párrafo 128 *infra*). Algunas delegaciones subrayaron que la cooperación y la colaboración resultaban esenciales en el contexto de la capacitación y la educación, así como de la creación de capacidad, ya que la capacitación de los marinos podía resultar muy costosa y el número de becas disponibles estaba disminuyendo. Otras delegaciones señalaron que no sólo había que centrarse en la educación y capacitación de los marinos, sino también en las de otro personal relevante para el funcionamiento de los buques.

94. Varias delegaciones subrayaron la importancia de hacerse partes en todos los instrumentos pertinentes en relación con los trabajadores marítimos, y de aplicarlos, con particular énfasis en la necesidad de prestar ayuda a los Estados en desarrollo y brindarles apoyo para la creación de capacidad. El representante de la OMI destacó la importancia del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar y señaló que su actual examen concluiría para 2010. Se señaló que el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1995 no había entrado aún en vigor.

95. Las delegaciones expresaron su apoyo a la labor de la OMI relativa a la capacitación de los marinos y de la OIT relativa a la mejora de las normas laborales para los marinos. Con respecto al Convenio del Trabajo Marítimo, de 2006, el representante de la OIT señaló que tres Estados lo habían ratificado y que, con las ratificaciones previstas en el futuro, podría entrar en vigor en 2009. La OIT también tenía previsto aprobar directrices, en virtud de ese Convenio, sobre las responsabilidades de los Estados del pabellón y los Estados del puerto en relación con la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques. Se señaló que varios Estados del pabellón habían adoptado medidas positivas para aplicar el Convenio. Una delegación informó a los presentes de que el Grupo de Trabajo del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico sobre transporte estaba tratando cuestiones relacionadas con la aplicación del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado).

ii) *El trato de las personas rescatadas en el mar*

96. Las delegaciones expresaron profunda preocupación por el hecho de que personas que se arriesgaban a emprender viajes en buques no aptos para navegar o con exceso de personas a bordo siguieran perdiendo la vida o experimentando

situaciones de peligro en el mar. Se recordó que el deber de auxiliar a las personas que se hallaban en peligro en el mar era una obligación fundamental conforme al derecho internacional, como quedaba reflejado en la Convención, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en mar y el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979. Se subrayó que el deber de auxilio se aplicaba independientemente de la nacionalidad o el estatus de esas personas o de las circunstancias en que fueran halladas.

97. Las delegaciones exhortaron a los Estados que aún no lo hubieran hecho a que se hicieran parte en esos convenios y convenciones y les instó a velar por su aplicación efectiva, en particular por lo que respecta a las obligaciones de crear servicios nacionales de búsqueda y salvamento y centros regionales de coordinación de las operaciones de socorro.

98. Reafirmando su compromiso de cumplir las obligaciones internacionales en materia de salvamento marítimo, una delegación explicó que no estaba en situación de aceptar las enmiendas de 2004 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en mar, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y las Directrices sobre el trato de las personas rescatadas en el mar de la OMI conexas, dado que el capitán de un barco que rescatara a personas en peligro estaba obligado a llevarlas al puerto de la parte contratante responsable de la región donde se hubiera producido el rescate. Dado que quizás no fuera ese el puerto más cercano, la acción de búsqueda y salvamento podría hacer que el buque tuviera que desviarse de su ruta y por tanto las personas rescatadas tardaran más en recibir los cuidados necesarios.

99. Varias delegaciones señalaron que las operaciones de búsqueda y salvamento solían ser un proceso complejo que comenzaba cuando una persona o grupo de personas se encontraba en situación de peligro en el mar y que terminaba cuando se los depositaba en lugar seguro. En ese proceso había varios responsables, entre ellos el capitán del barco, el Estado del pabellón y el centro regional de coordinación pertinente. Varias delegaciones hicieron hincapié en que debería darse prioridad a preservar, de forma pronta y efectiva, la vida en el mar y, por tanto, eran necesarias una cooperación y una coordinación eficaces entre los Estados, la OMI y las demás entidades.

100. Algunas delegaciones subrayaron la necesidad de minimizar los trastornos (como retrasos indebidos, cargas financieras u otro tipo de dificultades) para quienes brindaran asistencia a personas en situación de peligro en el mar. Varias delegaciones señalaron que la obligación de los capitanes de barco de prestar ayuda a las personas que se encontraran en dificultades en el mar y de llevarlas a lugar seguro iba acompañada de la obligación de los Estados partes en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en mar y el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de cooperar y coordinar sus actividades a fin de que el capitán del barco que prestara ayuda subiendo a bordo a personas que se hallaran en peligro en el mar quedara liberado de sus obligaciones con una desviación mínima del itinerario previsto. Si los Estados no cumplieran sus obligaciones, entonces los capitanes de los buques también podrían incumplir las suyas. El centro regional de coordinación y las autoridades responsables deberían hacer todo lo posible por minimizar el tiempo que los supervivientes permanecen en el buque que los ha socorrido. Algunas delegaciones acogieron con satisfacción la labor en curso de la OMI para la elaboración de directrices adicionales que podrían

resultar de utilidad para un desembarco rápido y ordenado de las personas rescatadas en el mar.

101. Varias delegaciones opinaron que era necesario fomentar las capacidades de búsqueda y salvamento. El representante de la OMI comunicó que ésta había identificado fuentes de financiación y prestado ayuda en relación con el establecimiento de centros regionales de cooperación de las operaciones de socorro. Afirmó que era de fundamental importancia que se crearan medios de búsqueda y salvamento en África y señaló que Mombasa (Kenya), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Lagos (Nigeria) y Marruecos se habían señalado como lugares donde crear ese tipo de centros. Una delegación comunicó que el centro regional de coordinación de Lagos prestaba servicios a nueve países de África central y occidental y destacó las dificultades a que se enfrentaban los Estados de la región para crear sus propios centros subregionales debido a la falta de fondos y conocimientos técnicos.

102. El representante de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) declaró que ésta ofrecía capacitación a miembros de las fuerzas del orden, guardacostas, capitanes de barco y otros participantes en operaciones de salvamento marítimo.

103. El representante del ACNUR hizo hincapié en la necesidad de proteger los derechos de las personas de conformidad con el derecho internacional y señaló que era necesario mejorar la capacidad de algunos Estados para proteger a los refugiados y solicitantes de asilo. Una delegación instó a una mayor cooperación entre el ACNUR y los gobiernos con el objeto de reforzar los sistemas nacionales relativos a las necesidades de protección de los refugiados y solicitantes de asilo y aplicar el principio de no devolución. El representante de la OIM señaló que deben tenerse particularmente en cuenta las necesidades especiales de los grupos vulnerables, como los menores no acompañados, las mujeres, las víctimas de contrabando y trata y las personas que necesiten atención médica durante el proceso de rescate y con posterioridad al desembarco.

104. Algunas delegaciones expresaron su apoyo a las iniciativas en curso de organizaciones internacionales en relación con el trato recibido por las personas rescatadas en el mar, entre otras cosas la labor de la OMI y la cooperación entre la OIM, el ACNUR y la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados Miembros de la Unión Europea (Frontex). Algunas delegaciones alentaron a las organizaciones competentes a que siguieran cooperando en cuestiones relativas al salvamento marítimo en el ámbito de su mandato. Se expresó apoyo a la labor en curso del grupo interinstitucional sobre el trato a las personas rescatadas en el mar<sup>3</sup>. Una delegación propuso mantener el trato de las personas rescatadas en el mar en la lista de cuestiones que debían examinarse durante el proceso de consultas.

105. Varias delegaciones señalaron que la protección de las fronteras era uno de los aspectos de la lucha contra la migración clandestina hacia la Unión Europea y que el respeto de los derechos de los refugiados y los solicitantes de asilo y de los derechos

---

<sup>3</sup> El grupo interinstitucional está integrado por la OMI, el ACNUR, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, la OIM, la OIT, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

humanos era parte integrante de las políticas de la Unión. Una delegación señaló que las operaciones de Frontex habían servido para evitar pérdidas de vidas en el mar.

106. Varias delegaciones subrayaron la necesidad de que todos los Estados adoptaran medidas para evitar situaciones de peligro en el mar. En ese sentido, se recordó el párrafo 78 de la resolución 62/215 de la Asamblea General, en que la Asamblea instó a los Estados del pabellón y los Estados del puerto a adoptar medidas. Se sugirió que los Estados ribereños debían evitar que buques no aptos para la navegación partieran de sus costas, en particular mediante medidas de control de las barcas pequeñas. Se consideró que debía prestarse ayuda y apoyo a esos Estados cuando así lo solicitaran. Algunas delegaciones proporcionaron información sobre las medidas que estaban adoptando a nivel nacional y multilateral.

107. Algunas delegaciones señalaron que la migración internacional estaba creciendo con rapidez, que era un fenómeno complejo y que debían atacarse las raíces del problema. A ese respecto, algunas delegaciones señalaron que en el informe del Secretario General no se incluía una lista exhaustiva de los motivos de la migración clandestina, entre los que se incluían las políticas de emigración restrictivas, las hambrunas, el cambio climático y la desertificación. Entre las soluciones a largo plazo figuran satisfacer la necesidad de crecimiento económico en los países de origen y de destino y asegurarse de que las personas migren por voluntad propia y de que existan posibilidades de migrar de forma legal.

108. Algunas delegaciones consideraban que era necesario abordar todos los aspectos de la migración clandestina de manera integrada y global, sobre la base de una cooperación internacional, entre otras cosas entre los países de origen y destino, y combatiendo la delincuencia organizada transnacional, concienciando para evitar la trata y el contrabando, protegiendo a las víctimas de la trata y contribuyendo a la reintegración de los migrantes en sus comunidades. Se consideró prioritario un planteamiento humanitario, junto con el pleno respeto de los derechos humanos.

109. Varias delegaciones expresaron su apoyo al mantenimiento de un diálogo para tratar la migración y el desarrollo, en particular a través de la Asociación Europea-Africana para la Migración y el Desarrollo. Algunas delegaciones hicieron referencia a los recientes avances realizados en la región del Caribe en materia de migración marítima, gracias, entre otras cosas, a la firma de acuerdos bilaterales.

**e) Protección y seguridad marítimas: fomento de la cooperación, la coordinación y la integración, y aumento de las actividades de creación de capacidad**

*i) Cooperación y coordinación*

110. Se destacó la importancia de la cooperación para hacer frente a las amenazas a la protección y la seguridad marítimas, dados sus efectos de alcance mundial, y la necesidad de mayor intercambio de información. Varias delegaciones pidieron una mayor cooperación y coordinación entre las organizaciones internacionales pertinentes para evitar la duplicación de esfuerzos.

111. Las delegaciones subrayaron la importancia de la cooperación y la coordinación a nivel regional y subregional en materia de protección y seguridad marítimas. Algunas delegaciones señalaron que esa cooperación podría reducir gastos y mejorar la ejecución. Se señaló que la cooperación parecía más efectiva

cuando se basaba en acuerdos regionales o bilaterales que establecían las responsabilidades relativas de los Estados. Las delegaciones dieron numerosos ejemplos de cooperación regional y subregional.

112. Se señaló que la red integrada de la guardia costera prevista por la OMAOC permitiría a los Estados participantes maximizar los resultados con limitados recursos, generando economías de escala en la aplicación de los instrumentos internacionales relativos a la seguridad marítima. Algunas delegaciones acogieron con agrado el proyecto de memorando de entendimiento regional sobre la represión de los actos de piratería y robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental, el Golfo de Adén y el Mar Rojo. Se esperaba concluirlo durante una reunión de alto nivel organizada bajo los auspicios de la OMI. Otras delegaciones señalaron que aún tenían que concluir las negociaciones sobre el proyecto de memorando.

113. Más allá del Acuerdo de cooperación regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra la navegación en Asia y el Mecanismo de Cooperación para aumentar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente en los estrechos de Malaca y Singapur, se señaló que los Estados miembros de la ASEAN cooperaban por medio del Foro Marítimo y el Foro Regional de la ASEAN. Este último está trabajando en la celebración periódica de una reunión entre períodos de sesiones sobre seguridad marítima y en la creación de un centro regional de capacitación sobre seguridad marítima. Se señaló que el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico también constituye un foro de cooperación regional.

114. Se observó que el Simposio Naval del Océano Índico se había establecido, entre otras cosas, para servir de foro para el diálogo sobre cuestiones relativas a la seguridad marítima, reforzar las capacidades de los Estados para hacer frente a los problemas actuales y previstos en el futuro y servir de marco para la creación y promoción de una variedad de mecanismos consultivos y de coordinación.

115. Se observó que los Estados europeos estaban cooperando en cuestiones relativas a la protección y la seguridad marítimas, en particular por medio de la Unión Europea y de Frontex, que apoyaba y coordinaba las operaciones de control fronterizo.

116. También se observó que la Organización del Tratado del Atlántico del Norte (OTAN) servía de foro para la cooperación mediante operaciones y patrullas conjuntas, el intercambio de información y la promoción de un conocimiento del entorno marítimo.

117. Se señaló además que la CARICOM seguía centrándose activamente en la protección y la seguridad marítimas, entre otras cosas mediante su Sistema de seguridad regional, y que recientemente había celebrado un Acuerdo de cooperación en relación con la seguridad del espacio aéreo y marítimo.

*ii) Enfoques integrados*

118. Varias delegaciones destacaron las ventajas de adoptar un enfoque integrado con respecto a la protección y la seguridad marítimas, y algunas informaron de las medidas adoptadas para elaborar un enfoque de ese tipo. Varias delegaciones hicieron hincapié en la necesidad de adoptar un enfoque holístico, entre otras cosas la necesidad de tener en cuenta el elemento humano y asegurar la protección del

medio ambiente. Se señaló que las cuestiones relativas a la protección y la seguridad estaban interrelacionadas y que a menudo existía un vínculo entre un desempeño deficiente en materia de protección y seguridad y un desempeño deficiente en materia de condiciones laborales. El representante de la OTAN subrayó la necesidad de coordinar la información sobre conocimiento del entorno marítimo, pero también planteó inquietudes acerca de la protección de información confidencial, sujeta a derecho de propiedad o comercial.

119. En términos más generales, se apuntó a la necesidad de que todos los Estados crearan leyes nacionales y las armonizaran, y de que proporcionaran una base jurídica para afrontar los problemas actuales en materia de protección y seguridad marítimas. Varias delegaciones se mostraron partidarias de un enfoque a nivel de todo el gobierno para asegurar la coordinación entre todos los niveles gubernamentales en materia de protección y seguridad marítimas, hacer el máximo uso posible de la capacidad y mejorar la eficiencia. Algunas delegaciones informaron de sus esfuerzos por establecer un único organismo encargado de administrar todas las cuestiones relativas a la protección y la seguridad marítimas.

120. El representante de la OMAOC hizo hincapié en que la multiplicidad de instrumentos y mecanismos institucionales relativos a la protección y la seguridad marítimas podría suponer una carga para los Estados, en particular para los Estados en desarrollo, y apuntó a la necesidad de crear capacidad y prestar ayuda para promover enfoques integrados de la aplicación de las medidas de protección y seguridad marítimas.

121. Varias delegaciones señalaron que estaban creando una red de patrullas con zonas de patrullaje conjunto definidas y que estaban considerando la posibilidad de establecer una red integrada de sistemas de vigilancia e información marítimas en el futuro.

*iii) Creación de capacidad*

122. Las delegaciones se mostraron de acuerdo en la necesidad de aumentar la asistencia técnica y la creación de capacidad en materia de protección y seguridad marítimas. Se reconoció que la disponibilidad de recursos para prevenir las amenazas o responder a ellas conducía en última instancia a una protección y una seguridad colectivas mayores. En ese sentido, se identificaron varias necesidades de creación de capacidad (véanse, por ejemplo, párrs. 77, 93 y 101 *supra*).

123. Varias delegaciones hicieron hincapié en la importancia de ayudar a los países en desarrollo, especialmente a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a cumplir las obligaciones que les competen en virtud de la multitud de instrumentos bilaterales y multilaterales existentes, entre otras cosas su participación en arreglos operacionales. Por consiguiente, las delegaciones consideraban que el intercambio de información, la creación de capacidad, la transferencia de tecnología y la participación de los Estados en desarrollo en labores de investigación resultaban esenciales para afrontar de forma eficaz las amenazas mundiales a la protección y la seguridad marítimas.

124. Varias delegaciones señalaron que las respuestas a los desafíos en materia de protección y seguridad marítimas debían incorporar el desarrollo de la capacidad institucional y tener en cuenta el elemento humano.

125. Algunas delegaciones señalaron que los programas de cooperación técnica y de asistencia a la creación de capacidad debían llevarse a cabo de conformidad con el derecho internacional y debían respetar la soberanía de los Estados.

126. El representante de la OMI describió brevemente algunos programas de asistencia técnica y creación de capacidad y señaló que debía encontrarse un mecanismo que permitiera financiar de forma sostenida los programas, y hacerse todo lo posible por evitar la duplicación de esfuerzos en la ejecución de los mismos. Algunas delegaciones exhortaron a los Estados y a otras entidades a que siguieran proporcionando a la OMI los recursos que necesitaba para la ejecución de su mandato.

127. Las delegaciones dieron varios ejemplos de iniciativas regionales que brindaban oportunidades de, entre otras cosas, creación de capacidad, cooperación técnica e intercambio de información, y algunas expresaron su disposición a intercambiar recursos y conocimientos.

128. Varias delegaciones subrayaron que la colaboración y la cooperación regionales resultaban esenciales en el contexto de la educación y la capacitación. Se destacó la importancia de la labor emprendida por la Pacific International Maritime Law Association y el Programa Marítimo Regional de la Secretaría de la Comunidad del Pacífico, que estaban ayudando activamente a los Estados de la región a crear la capacidad legislativa necesaria y examinar las posibilidades brindadas por la consolidación de la legislación en materia de delitos marítimos. También se hizo referencia al programa de estudios marítimos de la Universidad de Trinidad y Tabago, donde se impartía a funcionarios altamente cualificados capacitación sobre las tecnologías marinas más recientes. Se señaló que ambas iniciativas regionales requerían mayor apoyo y asistencia técnica.

#### **Tema 4: Cooperación y coordinación interinstitucionales**

##### **a) Red para los Océanos y Zonas Costeras**

129. La Coordinadora Adjunta de la Red para los Océanos y Zonas Costeras (ONU-Océanos) informó a los presentes de que, durante su sexta reunión, celebrada los días 2 y 3 de junio de 2008, ONU-Océanos había elegido Coordinador Adjunto a Andrew Hudson, del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y acogido a tres nuevos miembros: la OIT, la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial y la Organización Mundial del Turismo. También se había alentado a otras organizaciones de las Naciones Unidas a unirse a la Red. Para acceder a una exposición general de las actividades llevadas a cabo recientemente por ONU-Océanos, mecanismo de coordinación entre organismos del sistema de las Naciones Unidas para las cuestiones relativas a los océanos y las costas, las delegaciones fueron remitidas a un resumen de las actividades de ONU-Océanos en el período comprendido entre 2005 y 2008, donde se incluía información sobre las labores emprendidas, por conducto principalmente de varios grupos de tareas especiales sujetos a plazos precisos, con arreglo a su mandato.

130. Se informó de que miembros del equipo de tareas sobre la diversidad biológica en las zonas marinas situadas fuera de la jurisdicción nacional habían realizado aportaciones al informe del Secretario General, en el que se basaron los debates del

Grupo de Trabajo especial oficioso de composición abierta encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de la jurisdicción nacional durante su segunda sesión, celebrada del 28 de abril al 2 de junio de 2008, y de que habían llevado a cabo un examen entre homólogos de varios documentos presentados a la novena reunión de la Conferencia de las Partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica. Los miembros del grupo de tareas sobre las zonas marinas protegidas y otros mecanismos de gestión de zonas específicas habían participado en la Conferencia de las Partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica y contribuido a la misma y aportarían ideas a un taller de expertos científicos creado para promover las actividades relacionadas con el Convenio.

131. Además, en el marco de los países piloto de la iniciativa “Una ONU” puesta en marcha en 2007, ONU-Océanos, bajo el liderazgo de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, había realizado una encuesta de aquellos de sus miembros que llevaban a cabo actividades operacionales marinas y costeras. Los resultados habían apuntado a la posibilidad de sinergias entre los organismos de las Naciones Unidas, y ONU-Océanos había acordado seguir mejorando la coordinación en ese contexto. También proseguirían las labores relativas a la revitalización del sitio web de ONU-Océanos. Se informó de que el Atlas de los Océanos de las Naciones Unidas ([www.oceansatlas.org](http://www.oceansatlas.org)) había seguido recibiendo comentarios muy favorables de los usuarios pero que la incertidumbre financiera estaba poniendo en peligro su sostenibilidad y su mayor desarrollo. Se invitó a los Estados a apoyar esa iniciativa.

132. Se subrayó que el sistema de las Naciones Unidas no podía cumplir todos los objetivos que se le habían encomendado sin un apoyo y una financiación suficientes de los Estados Miembros.

133. Se señaló que la mejora de la cooperación y la coordinación era la principal tarea del proceso de consultas. A ese respecto, una delegación expresó su apoyo a la labor de ONU-Océanos, que debía llevarse a cabo de forma eficaz, efectiva, transparente, responsable y receptiva, puesto que era importante disponer de información detallada para identificar las lecciones aprendidas y mejorar la coordinación. Se alentó a las organizaciones a concertar memorandos de entendimiento, para evitar la duplicación de esfuerzos, y a designar coordinadores.

**b) Proceso ordinario de presentación de informes y evaluación del estado del medio marino a nivel mundial, incluidos los aspectos socioeconómicos**

134. En nombre de los organismos principales, la COI y el PNUMA, el representante del PNUMA proporcionó a la reunión información actualizada sobre la primera fase del proceso ordinario (es decir, la “evaluación de evaluaciones”) y declaró que el grupo de expertos había estado esforzándose al máximo por entregar el mejor producto posible, a pesar de las dificultades financieras, dentro del plazo acordado por el grupo directivo especial para la presentación del informe a la Asamblea General en su sexagésimo cuarto período de sesiones. Aproximadamente un 50% de los gastos previstos habían sido cubiertos mediante donaciones de los Estados y los organismos principales habían tenido que aportar contribuciones en efectivo y aumentar su apoyo institucional. Gran parte de la labor de los expertos se

llevaba a cabo de forma voluntaria y gratuita, una situación que no resultaría viable ni sostenible para el proceso ordinario en sí. Ante la falta de recursos suficientes para sufragar el costo de las actividades restantes, se invitó a los Estados a realizar contribuciones financieras para posibilitar la conclusión de la “evaluación de evaluaciones” y la preparación del informe en 2009. Entre las actividades aún pendientes de realizar figuraban dos reuniones del grupo de expertos, una reunión del grupo directivo especial, consultas a cargo de pequeños grupos de trabajo entre períodos de sesiones, un examen entre homólogos del proyecto de informe, la elaboración y publicación del informe definitivo y, de ser posible, su posterior traducción a todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas y la celebración de seminarios para dar a conocer el informe. Se distribuyó entre los presentes un proyecto de informe sobre la marcha de la “evaluación de evaluaciones”, que constituiría la base del examen a mitad de período de composición abierta realizada por los Estados Miembros con arreglo al apartado c) del párrafo 93 de la resolución 60/30 de la Asamblea General.

135. Un miembro del grupo de expertos, Sr. Alan Simcock, presentó la labor realizada por el grupo. Según explicó, el grupo se había centrado inicialmente en reunir y valorar las evaluaciones existentes; posteriormente había analizado las valoraciones de las evaluaciones existentes y, en tercer lugar, se centraría en una estructura y opciones, analizando las consecuencias para el establecimiento de un proceso ordinario. También dio una idea general de los plazos para la “evaluación de evaluaciones” y comentó que la ejecución a tiempo de las actividades futuras dependía por completo de que se movilizaran los recursos necesarios.

136. Algunas delegaciones expresaron su apoyo a la labor ya realizada, a pesar de las limitaciones. Una de las delegaciones prometió seguir prestando ayuda financiera y subrayó la necesidad de que se informara con más frecuencia a los Estados de los progresos realizados y de que se reforzara la cooperación internacional para la creación de capacidad y el intercambio de información entre Estados a nivel mundial y regional, con el objeto de apoyar el proceso ordinario en el futuro. En ese sentido, se informó a los presentes que se pensaba realizar un curso práctico, más adelante en 2008, con el objeto de promover la creación de capacidad. Varias delegaciones indicaron que, en la región del Pacífico, se estaba considerando la posibilidad de establecer un proceso anual e integrador de comunicaciones sobre los océanos, por conducto de la Secretaría de la Comunidad del Pacífico. Sin embargo, no se había puesto en marcha esa iniciativa para evitar crear un formato de presentación de informes que pudiera resultar incompatible con el escogido a nivel mundial. El representante del Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP) informó a los presentes de que el Grupo había creado un grupo de trabajo que había preparado un informe sobre la “evaluación de evaluaciones” y estaba dispuesto a realizar más contribuciones, si fuera necesario.

137. Algunas delegaciones hicieron referencia a las subdivisiones regionales en el proyecto de informe sobre la marcha de la “evaluación de evaluaciones” anteriormente mencionado, señalando referencias que no se adecuaban a las prácticas de las Naciones Unidas. Una delegación señaló que la región del Gran Caribe no incluía todo el Golfo de México. La delegación de la Argentina declaró que existía una controversia reconocida entre la Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en torno a las islas “Malvinas”, “Georgias del Sur” y “Sándwich del Sur”. En ese sentido, la delegación expresó su protesta por dos

entradas del informe relativas al Atlántico Sudoccidental y exhortó a los organismos principales de la “evaluación de evaluaciones” a que tuvieran en cuenta su declaración. La delegación del Reino Unido declaró que no le cabía duda alguna acerca de la soberanía de su país sobre Islas Falkland, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos colindantes y acogió con satisfacción la constante cooperación con la Argentina en el Atlántico Sur al amparo de la fórmula de “soberanía bajo un paraguas protector” establecida en la Declaración Conjunta del Reino Unido y la Argentina de 19 de octubre de 1989.

138. El representante del PNUMA indicó que las subdivisiones regionales se habían señalado sólo a efectos de la labor interna del grupo de expertos y que la nomenclatura se corregiría de conformidad con la práctica de las Naciones Unidas.

### **Tema 5 del programa: Delimitación de cuestiones que deberían seguir examinándose**

139. Se recordó que los copresidentes habían preparado una lista consolidada y simplificada de las cuestiones de las que sería conveniente que se ocupara la Asamblea General en el futuro<sup>4</sup>, la cual seguía siendo válida. Se invitó a las delegaciones a proponer a la Secretaría, por escrito, otras cuestiones (véase *infra*).

## **Parte C**

### **Cuestiones de las que sería conveniente que se ocupara la Asamblea General en el futuro en relación con los océanos y el derecho del mar**

140. Varias delegaciones se refirieron a cuestiones de las que sería conveniente que se ocupara la Asamblea General y se presentaron nuevas cuestiones por escrito como posibles temas de examen en 2009. Éstas son las nuevas cuestiones que no aparecen en la lista consolidada distribuida por los copresidentes y que se presentaron por escrito a la Secretaría:

- a) Los océanos y el desarrollo sostenible: integración de los tres motivos de preocupación en materia de desarrollo sostenible, a saber, sus aspectos económico, social y ambiental;
- b) La contribución de los océanos a la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible convenidos internacionalmente, incluidos los objetivos de desarrollo del Milenio;
- c) Cooperación y coordinación entre los Estados del pabellón, ribereños y del puerto (para una efectiva aplicación de la Convención).

---

<sup>4</sup> Puede accederse a la lista en [www.un.org/depts/los/consultative\\_process/consultative\\_process.htm](http://www.un.org/depts/los/consultative_process/consultative_process.htm).