

El presente documento ofrece un resumen de la estrategia de la OMI para incrementar la protección marítima en África occidental y central, con el fin de luchar contra la piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques y otras actividades ilícitas, y apoyar el desarrollo de un sector marítimo dinámico y sostenible



Implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central

Abril de 2017

Índice

Estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) destinada a la implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central	Página 2
Anexo A – Medidas cruciales que han de implantarse	Página 12
Anexo B – Descripción de las partidas de gastos previstas	Página 13

Estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) destinada a la implantación de medidas para la protección marítima sostenible en África occidental y central

Desarrollo económico y social en el ámbito marítimo

1. El comercio internacional es crucial para muchas economías de África y más del 90 % de las importaciones y exportaciones entre los Estados de África tienen lugar por mar. Se prevé que, para 2050, la población de África Subsahariana se haya duplicado. Por esta razón, la seguridad y la protección del transporte marítimo son esenciales para que el comercio y el crecimiento de África prosperen, y fundamentales para el desarrollo sostenible de las economías de los Estados africanos.
2. Es necesario por tanto resolver los retos que plantean desde hace tiempo la piratería y los robos a mano armada en el golfo de Guinea. Al mismo tiempo, el sector marítimo de los Estados ribereños de África occidental y central afronta una serie de inquietudes también acuciantes, todas las cuales, como el problema de la piratería, se paliarán con un aumento de la capacidad para vigilar las aguas territoriales e internacionales y hacer cumplir la legislación pertinente, tanto en tierra como en el mar.
3. La participación de los Estados africanos en el comercio mundial se cifra en un promedio del 3 % aproximadamente, mientras que el comercio entre los propios países africanos asciende a un promedio aproximado del 10 % del total de intercambios comerciales de África. La participación del continente en las exportaciones mundiales se ha ido reduciendo con el paso del tiempo, siendo actualmente del 2,5 % como media, lo que representa una reducción clara con respecto al decenio de 1950. Además, los Estados africanos sólo atraen entre el 2 % y el 3 % de la inversión directa en el extranjero (FDI) del mundo y contribuye al PIB mundial en un 1 %.¹
4. En la Estrategia Marítima Integrada de la Unión Africana para 2050 se reconoce el vasto potencial del sector marítimo de África para crear riqueza y la necesidad de apoyo para lograr impulsar el comercio entre los países africanos. Treinta y ocho países africanos son bien ribereños, bien Estados insulares, y de sus más de 100 instalaciones portuarias, 52 gestionan contenedores y otras formas de carga. Para plasmar en la práctica dicho potencial, sería necesario determinar, fortalecer y apoyar los sectores que presenten mayores posibilidades de crecimiento (como los puertos, la acuicultura, las energías renovables, las telecomunicaciones submarinas, el turismo y la biotecnología marina). Además, tanto los recursos marinos renovables como los hidrocarburos son una gran promesa a la hora de impulsar el desarrollo económico y la creación de empleo sostenible.

¹ Con arreglo a la Estrategia Marítima Integrada de la Unión Africana para 2050, adoptada el 31 de enero de 2014.

5. El transporte marítimo internacional también constituye en sí mismo una importante oportunidad para el empleo. Actualmente, el número de marinos en el mundo asciende a un millón y medio aproximadamente, cifra que se espera que aumente en el futuro. Dado que la gente de mar de los países africanos tiene en la actualidad una presencia escasa, el margen de crecimiento en esta esfera es considerable. Además, los servicios auxiliares de los puertos y las tareas operacionales y de gestión en tierra ofrecen también oportunidades de empleo. A ello se suman los sectores conexos que suministran bienes y servicios a las compañías marítimas y que juntos conforman el conglomerado marítimo total.
6. Para sacar provecho a los activos importantes que tienen, los Estados africanos han de afrontar y superar los grandes desafíos de su sector marítimo. Entre éstos se incluyen actividades ilegales como la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques; la toma ilegal de combustible y el robo de crudo; las amenazas a la producción de petróleo y de gas mar adentro; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; el tráfico de armas, el narcotráfico y la trata de personas; el comercio ilícito de fauna y flora silvestres, los daños causados al medio ambiente por los vertidos de desechos tóxicos y la descarga de hidrocarburos y otros contaminantes; y las amenazas en general a la seguridad de la navegación.

El papel de la OMI en la creación de capacidad

7. La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad, la protección y la eficacia del transporte marítimo y de la prevención de la contaminación por los buques. La Organización cuenta con un sólido programa de cooperación técnica cuyos recursos asigna prioritariamente a los Estados africanos para ayudarles a crear capacidad, e incluye la formación que se imparte a funcionarios del Estado y al sector privado sobre implantación de los instrumentos internacionales.
8. Las naciones en desarrollo entienden que las ventajas potenciales de mejores operaciones portuarias y de infraestructuras seguras y adaptables son importantes. La OMI puede contribuir a construir capacidad jurídica y técnica para crear más oportunidades en el ámbito del transporte marítimo, en las regiones que todavía no han consumado su potencial económico en los mercados internacionales. Esta asistencia refleja muy de cerca los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, en especial la erradicación de la pobreza extrema; la promoción de la igualdad entre los sexos y el empoderamiento de la mujer; la conservación y utilización en forma sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos; y la promoción de sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible. En la Agenda 2030 se hace hincapié en la necesidad de tomar en consideración las dimensiones sociales, económicas y medioambientales del desarrollo sostenible.

9. Además del habitual programa integrado de cooperación técnica (PICT) de la OMI, centrado en el fortalecimiento de las capacidades institucional y humana con objeto de que los instrumentos y normas de calidad de la OMI se cumplan de modo eficaz y uniforme, la OMI ha creado un marco específico para África occidental y central, cuya situación actual se expone en el presente documento de estrategia, que permite que las partes interesadas, países receptores, organizaciones regionales y otros cooperen para ofrecer protección a los puertos, fondeaderos e instalaciones mar adentro, luchan contra la piratería, los robos a mano armada y otras actividades ilícitas, protejan el medio marino y fomenten la seguridad de la navegación.

Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central

10. El Secretario General de la OMI creó el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central a fin de ayudar a implantar los proyectos de la OMI sobre creación de capacidad de protección marítima en África occidental y central, y en especial, contribuir a implantar el Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central, así como el proyecto de red integrada de servicios de guardacostas de la OMI y de la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC). Las contribuciones pueden ir dirigidas a la protección marítima en general o destinarse a actividades específicas del programa de trabajo.

Estrategia para África occidental y central, incluido el golfo de Guinea

11. Al margen de su programa normal de actividades de cooperación técnica, la OMI se ha interesado desde hace tiempo en ayudar a los Estados Miembros de África occidental y central a que desarrollen y aumenten su capacidad para resolver cuestiones y desafíos de sus sectores marítimos. En 2006, la OMI y 25 países de la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC) entablaron un proceso que culminó en la firma de un memorando de entendimiento para la creación de una red subregional integrada de servicios de guardacostas. Entre estos servicios de guardacostas se incluyen la lucha contra la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques; la protección marítima y mar adentro del suministro energético; soluciones a las migraciones ilegales; la prevención del narcotráfico, del tráfico de armas y de la trata de personas; el funcionamiento de los servicios de búsqueda y salvamento; y la prevención de la contaminación y protección del medio marino. Desde entonces, la OMI ha estado realizando actividades de creación de capacidad en la región con un programa, que comprende ejercicios teóricos, seminarios y formación relacionada con la protección marítima.
12. Las iniciativas de la OMI tienen lugar en el contexto general de las resoluciones 2018 (2011) y 2039 (2012) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas; las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, como la resolución 1/257: "Los océanos y el derecho del mar"; la Zona de paz y cooperación del Atlántico Sur; y las estrategias marítimas de la Unión Africana, la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comisión del Golfo de Guinea (CGG), la OMAOC y, en particular, el Código de conducta relativo a la represión de

los actos de piratería, los robos a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central. Los Jefes de Estado, o sus representantes, de 25 países de África occidental y central, incluidos 13 presidentes, adoptaron oficialmente el Código de conducta en Yaoundé, en junio de 2013.

13. En dicho Código de conducta se acogen con satisfacción las iniciativas de la OMI y de otros donantes para facilitar formación, asistencia técnica y otras formas de creación de capacidad con objeto de apoyar a los gobiernos, cuando lo soliciten, en la adopción e implantación de medidas prácticas para detener y procesar a quienes participen en actos de delincuencia transnacional organizada en el ámbito marítimo, de terrorismo marítimo, y en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
14. En su vigésimo octavo periodo de sesiones, celebrado en diciembre de 2013, la Asamblea de la OMI adoptó por unanimidad la resolución A.1069(28): "Prevención y represión de los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y las actividades marítimas ilícitas en el golfo de Guinea". En la resolución, entre otras cosas, se exhorta a los Gobiernos a que, en cooperación con la Organización, y previa solicitud de los Gobiernos de la región, asistan en estos esfuerzos y consideren la conveniencia de hacer contribuciones financieras al Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI.
15. Con esta estrategia se busca principalmente ayudar directamente a los Estados Miembros de la región a desarrollar y aumentar su capacidad para responder a los problemas y retos de sus sectores marítimos. Esto incluye la elaboración de estrategias marítimas nacionales, estrategias nacionales de protección marítima, comités nacionales de protección marítima y planes y procedimientos nacionales de implantación de la protección marítima.
16. Esta estrategia ofrece una visión general de las actividades que la OMI considera prioritarias para resolver los retos que supone aumentar la protección marítima de África occidental y central. Las actividades de la OMI están pensadas para crear una capacidad nacional y regional sostenible que permita luchar contra la piratería, los robos a mano armada contra los buques y otras actividades ilícitas, y contribuir a forjar un sector marítimo dinámico y sostenible.
17. Dicha estrategia es un documento abierto, que se actualizará a medida que el proyecto avance. Las actividades se llevarán a cabo en función de los fondos de que se disponga.

Implantación efectiva de los convenios de la OMI

18. La OMI trabaja para implantar todas las esferas clave del Código de conducta y del memorando de entendimiento OMAOC. Dependiendo de la cantidad de contribuciones que reciba, el Fondo fiduciario de protección marítima para África occidental y central de la OMI mantendrá y aumentará el grado de participación de la OMI en el logro de dichos objetivos. En términos generales, el fin que se persigue es que los Estados Miembros de la OMI de África occidental y central promulguen legislación nacional que penalice la piratería, los ataques contra los buques y otras actividades marítimas ilícitas; coordinen estructuras y procedimientos; y dispongan de

personal operacional, técnico y logístico con la formación debida para cumplir eficazmente sus responsabilidades en todos los ámbitos de la seguridad y de la protección marítimas y de la protección del medio ambiente, fomentando al mismo tiempo el comercio por mar de la región. En el anexo A se analizan con más detalle las medidas que han de implantarse.

Asistencia para implantar los instrumentos de la OMI sobre protección marítima

19. El fin de la estrategia también es trabajar en la creación de capacidad para desarrollar el sector marítimo de África occidental y central, e implantar, acatar y hacer cumplir las disposiciones de los capítulos V y XI-2 del Convenio SOLAS, así como el Código PBIP, poniendo especial énfasis en la regla V/19.2 del Convenio SOLAS, relativa al sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT); la regla XI-2/7 del Convenio SOLAS, sobre las amenazas para los buques; y las secciones relativas a las instalaciones portuarias del Código PBIP.
20. El resultado que se espera con ello es mejorar la implantación de las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y del Código PBIP, y aumentar la protección marítima de la intersección entre buques y puertos, así como un mayor conocimiento del entorno marítimo.
21. Se puede prestar dos tipos de asistencia en este ámbito: técnica y jurídica. La asistencia se basará en las necesidades evaluadas por los Estados Miembros o por la OMI y/o las solicitudes concretas de los Estados Miembros.
22. Respecto de la asistencia jurídica, la OMI designará a petición de un Estado Miembro a un experto que preste asistencia jurídica para implantar los convenios de la OMI y transponerlos en los instrumentos nacionales, como el Código marítimo, el Código penal y la legislación afín. La OMI también brindará formación por medio de seminarios y cursillos y coordinará sus labores con otras organizaciones tales como UNODC e INTERPOL.
23. En cuanto a la asistencia técnica, con especial énfasis en el LRIT y en el Código PBIP, se podrá ofrecer una variedad de actividades distintas previa solicitud de los Estados Miembros, entre ellas:

Simulacros y ejercicios nacionales

24. Su fin es dar a los participantes herramientas prácticas para llevar a cabo en mejores condiciones los simulacros y ejercicios periódicos que se estipulan en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP, al familiarizarlos con estos simulacros y ejercicios y con los conceptos que en ellos se describen sobre la preparación para los casos de emergencia. El objetivo principal es aumentar la protección marítima dentro de la intersección entre buques y puertos.

Cursillos nacionales de autoevaluación previstos en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y en el Código PBIP

25. Estos cursillos se han concebido para fortalecer la capacidad técnica de las Administraciones responsables de la supervisión, y de los oficiales y gestores encargados de la protección portuaria, para normalizar el proceso de autoevaluación de la implantación en las instalaciones portuarias de los planes de protección de las instalaciones portuarias estipulados en el Código PBIP.

Cursillos nacionales o regionales para el mayor conocimiento del entorno marítimo, incluidos el SIA y el LRIT

26. El objetivo de estos seminarios es ofrecer a los Estados Miembros información y asesoramiento sobre la mejora del conocimiento del entorno marítimo, incluidas las disposiciones de la regla V/19-1 (LRIT) del Convenio SOLAS y la estrategia sobre la navegación-e.
27. Esta formación también busca ofrecer a los países beneficiarios información que les ayude a establecer o mejorar sus sistemas de conocimiento del entorno marítimo y a intercambiar entre sí la información correspondiente, y con los buques que naveguen en las zonas bajo su jurisdicción, para mejorar la seguridad y la protección marítimas, y la protección del medio marino.
28. Estos ejercicios ayudarán a los Estados Miembros a aumentar la protección de sus costas y su conocimiento del entorno marítimo mediante un mejor uso del SIA, del LRIT, de las estaciones costeras de radar, y de los sistemas de seguimiento, control y vigilancia, y mediante un mayor intercambio de esa información en el plano regional. Además, esta formación contribuirá a que los países beneficiarios que no hayan procedido a ello todavía implanten las disposiciones de la regla V/19-1 del Convenio SOLAS, y mejorará la utilización de la información del LRIT con el fin de incrementar la seguridad y la protección marítimas, y la protección del medio marino. Por último, otro objetivo es determinar qué zonas pueden necesitar mayor asistencia de tipo concreto.

Asistencia bilateral y trabajo de seguimiento continuado

29. El programa de la OMI de ejercicios teóricos en los Estados ribereños del África occidental y central ha resultado ser un éxito por lo que se refiere a la creación de estrategias marítimas nacionales, estrategias de protección marítima nacionales, comités de protección marítima nacionales y planes y procedimientos de implantación de la protección marítima nacionales. En primer lugar, estos ejercicios teóricos han creado ante todo una mayor conciencia sobre la importancia del sector marítimo y han contribuido a incitar en los países visitados el interés por incrementar la cooperación entre organismos y el desarrollo de la capacidad. En segundo lugar, han servido para que los Estados beneficiarios distingan sus necesidades, incluidas las estrategias de implantación, gracias a lo cual la OMI (en asociación con otros organismos pertinentes) podrá ofrecer a esos Estados Miembros la asistencia técnica que les permita aumentar sus capacidades. Es importante subrayar que el apoyo lo han de solicitar los Estados Miembros.

30. La totalidad de los Estados ribereños en África central y occidental han participado en los ejercicios teóricos y han continuado el interés y la demanda de asistencia de la OMI para la creación de capacidad como resultado de estos ejercicios. La razón principal de que los primeros países que la han recibido la hayan acogido positivamente, y del efecto dominó en los países vecinos, es haber comprendido que el cumplimiento correcto de las responsabilidades de todo servicio de guardacostas puede ser fundamental para desbloquear el potencial de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños, al desarrollarse el sector mar adentro, e incluso los sectores nacionales de la pesca viables. Los ejercicios teóricos son sólo el primer paso de un enfoque gradual destinado a que esto se consiga.
31. Varios países requieren asistencia a medida, como exámenes jurídicos que aseguren que su legislación, prácticas y procedimientos nacionales se ajustan a las obligaciones de los países y a sus aspiraciones para gestionar su sector marítimo. La OMI ofrece una serie de opciones formativas y docentes, y también puede facilitar una evaluación y esquema generales de las necesidades, y actuar de simple intermediario con los socios internacionales que corresponda en materia de desarrollo, a fin de ofrecer conocimientos específicos concretos fuera del ámbito directo de la OMI. La Secretaría de la OMI suele insistir en la importancia de que cada Estado Miembro de la OMI determine libremente sus propias necesidades en materia de creación de capacidad como apoyo a sus objetivos nacionales, ya que, de este modo, la coordinación de los esfuerzos tendrá la máxima eficacia, y la necesidad y la oferta serán más acordes y el proceso estará marcado por el propio país. La experiencia de la OMI es que este último factor es clave para asegurar el éxito y la sostenibilidad. Con los ejercicios teóricos ha quedado de manifiesto que el diálogo constante con las autoridades nacionales es vital para determinar las etapas sucesivas y la asistencia para el seguimiento adecuado.
32. La velocidad a la que avanza cada país depende de numerosos factores y, en especial, del compromiso absoluto de sus poderes decisorios a todos los niveles en realizar cambios. Entre los signatarios del Código de conducta y el memorando de entendimiento OMAOC se incluyen países que han avanzado mucho en la implantación de los instrumentos de la OMI y las prescripciones de los Convenios SOLAS y MARPOL, y países que han iniciado el proceso de implantación muy recientemente. Por ello, los programas de asistencia técnica se han de ajustar a las necesidades de cada Estado Miembro; la Secretaría de la OMI coordina activamente su labor con los socios internacionales en materia de desarrollo.

Formación regional

Jurídica

33. En la resolución 2039 (2012), se insta a los Estados de la región del Golfo de Guinea a que adopten prontas medidas en el plano nacional y regional, con el apoyo de la comunidad internacional, para aplicar estrategias nacionales de seguridad marítima, lo que incluye establecer un marco jurídico para la prevención y represión de la piratería y el robo a mano armada en el mar. Si bien el objeto principal de la OMI ha sido resaltar la

necesidad de contar con un enfoque integrado para hacer cumplir la legislación marítima, así como promover la creación de comités, políticas y procedimientos nacionales de protección marítima, la necesidad de fortalecer la supervisión y la gobernanza ha sido igualmente importante.

34. La OMI ha estado colaborando fructíferamente con distintos interesados para ofrecer cooperación técnica mediante formación regional. Por ejemplo, la OMI seguirá creando asociaciones con la UNODC, AFRICOM e INTERPOL para realizar exámenes y evaluaciones jurídicos y asistencia para los Estados en materia de seguimiento.
35. Los objetivos principales de los cursillos de la OMI sobre elaboración de estrategias marítimas nacionales fueron decidir y satisfacer las prioridades de África evaluando a fondo los desafíos y las carencias que en materia de protección marítima tienen los Estados Miembros de la CEEAC y la CEDEAO en su capacidad para implantar el Código de conducta y evaluar y reforzar los procedimientos interregionales centrados en el intercambio de información, la interceptación de los buques de interés, y la detención y enjuiciamiento de los delincuentes en el ámbito marítimo. Estas esferas de interés son pilares clave del Código de conducta.
36. Se ha seguido trabajando en la actualización del Acuerdo multilateral de la CEEAC, que será vital para las operaciones conjuntas de cumplimiento de la legislación de la CEEAC y la CEDEAO. En general, los participantes dejaron constancia de la voluntad colectiva de colaborar para luchar contra la delincuencia transnacional y mostraron un compromiso firme en la práctica del Código de conducta.

Operaciones

37. La OMI lleva varios años trabajando con el Centro de entrenamiento de la OTAN para operaciones marítimas de interdicción (NMIOTC) de Creta y los Estados sujetos al Código de conducta de Djibouti han enviado a dicho centro a varios funcionarios para que reciban formación en varias disciplinas. A la vista del éxito de esta colaboración, se decidió ampliar el programa de formación a los Estados de África occidental. En 2015 y 2016 se llevó a cabo un cursillo de dos semanas sobre la investigación de actos delictivos en el mar. Los cursos estaban destinados a funcionarios nacionales de la policía marítima, los servicios de guardacostas y de la armada encargados del cumplimiento de la legislación marítima, y se centró en la investigación de la piratería y de otros actos delictivos. Recibieron la formación funcionarios de Angola, Benin, Cabo Verde, Camerún, Côte d'Ivoire, Gabón, Ghana, Guinea-Bissau, Liberia, Mauritania, Nigeria, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona y Togo.
38. El NMIOTC cuenta con un catálogo de formación completo y se seguirá trabajando con ellos para crear capacidad en los organismos que se encargan del cumplimiento de la legislación de los Estados de África occidental y central.

La adscripción de expertos para agilizar los cambios

39. Para contribuir a conocer a fondo las necesidades y las prescripciones de la implantación previstas en el Código de conducta y el memorando de entendimiento OMAOC, la OMI ha iniciado un programa para adscribir expertos cuidadosamente seleccionados a varios países que han expresado su interés en avanzar en la reglamentación de sus sectores marítimos. Este programa de adscripción de expertos reafirmará también el hecho de que el ente coordinador y concluyente es el propio Estado Miembro soberano. Los expertos adscritos tendrán la oportunidad de entablar un diálogo próximo y confidencial con el personal local que les permitirá determinar la asistencia necesaria y los mecanismos de cooperación en el plano nacional y regional.
40. Con la adscripción de expertos en varios países al mismo tiempo y la facilitación de los canales de comunicación entre los países partícipes, la OMI hará avanzar a un ritmo más ágil tanto la cooperación nacional y regional como el intercambio de información. Los Estados que demuestren las vías posibles para que la implantación se realice con éxito liderarán mediante el ejemplo.
41. Basándose en la recomendación de los expertos adscritos y previa solicitud de los países miembros, la OMI ofrece conocimientos técnicos específicos a medida sobre la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP y Código y el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT sobre protección en los puertos); el conocimiento del entorno marítimo; la realización de controles armonizados de la protección marítima y las inspecciones del cumplimiento y de la supervisión por el Estado rector del puerto (conforme a la labor emprendida por el memorando de entendimiento de Abuja); el intercambio de información; el apoyo mutuo; la planificación para contingencias; y las operaciones y respuesta conjuntas. Estas son, a partir de infraestructuras y procedimientos existentes cuando sea viable, las redes de centros coordinadores de salvamento marítimo creadas por la OMI y los programas de lucha contra los derrames de hidrocarburos.

La enseñanza destinada a la próxima generación de dirigentes marítimos de África

42. Siempre que se disponga de fondos, la OMI ha previsto fomentar el estudio de temas marítimos y, en especial, la tecnología marítima, en las universidades africanas, como la Universidad Marítima Regional de Ghana y la Academia Regional de Ciencias y Tecnologías Marítimas de Côte d'Ivoire. Para la OMI también sería de gran interés patrocinar a personal africano para que estudie en la Universidad Marítima Mundial o en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional, o en ambos. De conformidad con el Código de conducta, los países se han mostrado de acuerdo en ofrecer plazas a otros Estados en cursos nacionales de formación, previo pago de los costos pertinentes, lo que constituye otra faceta de la asistencia interafricana.

Cooperación con socios en materia de desarrollo

43. Para desbloquear el potencial marítimo de muchos países, es clave hacer un mejor aprovechamiento de los recursos y activos de que se dispone. La intención no es crear nuevas estructuras, sino hacer cumplir la legislación marítima con los activos nacionales disponibles, entre ellos, los buques de las armadas nacionales. La OMI trabaja en promover una mayor cooperación entre los organismos, incluida la cooperación en los planos civil y militar.

44. Para cada iniciativa, la OMI coopera estrechamente y coordina su trabajo con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular, la UNODC, la FAO, el ACNUR y las oficinas regionales de la UNOCA y la UNOWA, así como otros socios internacionales como la INTERPOL y la OMA, junto con socios en materia de desarrollo, como el Japón, Francia, el Comando de los Estados Unidos en África, China, el Reino Unido, la Unión Europea, Noruega y otros. La OMI también ha apoyado el proyecto piloto que dirige el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) para poner en funcionamiento un Centro de intercambio de información sobre comercio marítimo (MTISC) de carácter regional, en Accra (Ghana) (una función que actualmente desarrolla el anglo-francés MDAT-GoG), y, como se ha indicado arriba, la Organización mantiene una cooperación constante muy fructífera con entidades nacionales tales como OMAOC y la Asociación de Gestión de Puertos del África Occidental y Central (PMAWCA).

45. En el anexo A se sigue informando sobre la estrategia, incluido un desglose de las medidas cruciales que han de implantarse.

* * *

Anexo A: Medidas cruciales que han de implantarse

Para conseguir los objetivos del Código de conducta y del memorando de entendimiento OMAOC, son varias las medidas cruciales que se han de elaborar a nivel nacional. Entre éstas se incluyen:

- Crear un *comité de protección marítima nacional* u otro sistema para coordinar la actividades conexas entre departamentos, organismos, autoridades de control y otras organizaciones estatales, operadores portuarios, compañías y demás entidades interesadas o que tienen a su cargo la implantación, el cumplimiento y el respeto de las medidas para incrementar la protección marítima y mejorar los procedimientos de búsqueda y salvamento.
- Según sea necesario, la creación por parte de los Estados de un *plan de protección marítima nacional* con planes para contingencias conexas (u otro sistema), a fin de armonizar y coordinar la implantación de medidas de protección destinadas a incrementar su protección en el sector del transporte marítimo internacional con las de otros modos de transporte.
- Impartir formación y ofrecer asistencia jurídica, en cooperación con la UNODC y otros, para que los países puedan *procesar de facto* en sus tribunales nacionales y de conformidad con la legislación nacional pertinente, a los autores de todo tipo de actos de piratería y de actos ilícitos contra la gente de mar, buques, personal de las instalaciones portuarias y las propias instalaciones portuarias.
- Designar, al ser fundamental, un *punto nacional de contacto* que facilite que la información fluya entre los signatarios de forma coordinada, efectiva y oportuna. El punto nacional de contacto personificará las decisiones del comité de protección marítima nacional.
- Según se ha previsto, la creación por parte de los países de *centros de intercambio de información* que permitan recibir y responder a los alertas y solicitudes de información o asistencia en todo momento. Los Estados de la región que hayan firmado o firmen el Código de conducta tendrán acceso a la red y a los medios de intercambio de la información. En la red se deberían incluir enlaces con información de las comunidades costeras y pesqueras, para notificar las actividades costeras y la información recibida mediante la participación colectiva.
- Utilizar los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), los sistemas de identificación automática (SIA) de los buques, los radares terrestres o aerotransportados, los sistemas de vigilancia de los buques pesqueros, los sistemas de tráfico marítimo y las plataformas de vigilancia aérea, así como la transmisión de alertas de protección de los buques, ya que pueden ofrecer información valiosa en tiempo real que puede servir de gran ayuda a las fuerzas del orden y al ejército en la labor que realizan para proteger a los buques e interceptar, perseguir y detener a presuntos delincuentes. Por ello, la creación de un *sistema de vigilancia marítima* que reúna los datos disponibles propiciaría la implantación satisfactoria de las disposiciones del Código de conducta y del memorando de entendimiento OMAOC.

Anexo B - Descripción de las partidas de gastos previstas

Países receptores principales

Angola, Benin, Cabo Verde, Camerún, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Mauritania, Nigeria, República del Congo, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.

Partidas de gastos

Para garantizar que el Código adoptado se implanta efectivamente, la Secretaría de la OMI coordina y realiza una evaluación de las necesidades nacionales y misiones de asistencia, así como cursillos interorganismos, incluidos ejercicios teóricos, sobre legislación, normas y gobernanza.

El propósito central es trabajar con los Estados de la OMI y los órganos regionales para propagar la implantación de políticas nacionales de protección marítima destinadas a amparar el comercio marítimo contra cualquier forma de acto ilícito; **legislación, prácticas y procedimientos nacionales**, cuya suma ofrece la protección necesaria para que las instalaciones portuarias y los buques funcionen en condiciones seguras y tengan garantizados todos los niveles de protección; y legislación nacional que asegure la protección efectiva del medio marino.

Se han previsto **cursos de formación** nacionales y subregionales (formación en grupo) que reunirán a participantes de regiones y países vecinos con objeto de intercambiar mejores prácticas, fomentar la confianza y mantener la cooperación transfronteriza.

Una piedra angular del programa es la contratación de **expertos seleccionados de alto nivel en la materia** que trabajarán con los distintos Estados a fin de dar asesoramiento y facilitar los avances a nivel nacional, por ejemplo, ayudando a crear e institucionalizar el comité de protección marítima nacional y guiando la redacción de los programas de protección marítima nacionales. La conducción simultánea de estos proyectos en diferentes países agiliza los cambios gracias al mantenimiento de un diálogo estrecho a nivel local, la determinación de las lagunas existentes y el establecimiento de mecanismos de cooperación, tanto en el plano nacional como regional.

Las misiones llevadas a cabo para el intercambio de información tendrían como fines: fortalecer la **red de intercambio de información** y los medios para la formación y la participación de los puntos de contacto desde el punto de vista técnico; en segundo lugar, seguir elaborando especificaciones técnicas y determinando la formación necesaria; seguidamente, conocer y evaluar el estado de toda instalación existente que quepa integrar; en cuarto lugar, saber qué instalaciones los Estados de la región considerarían establecer, que puedan integrarse; y, por último, recopilar la información pertinente.

Las misiones realizadas para el **conocimiento del entorno marítimo** tienen como objeto: elaborar un sistema preliminar de vigilancia marítima en el plano nacional que posteriormente se pueda regionalizar haciendo uso de los datos que los Estados de la región deseen compartir; elaborar especificaciones técnicas preliminares; ofrecer estimaciones de los costos; determinar la formación necesaria; conocer y evaluar el estado de toda instalación existente que quepa integrar; saber qué instalaciones los Estados de la región considerarían establecer, que puedan integrarse; y recopilar la información pertinente.

La **financiación de los programas de estudio** tendría como objeto patrocinar los estudios de personal africano en la Universidad Marítima Regional y en el Instituto de Derecho Marítimo Internacional. El coste cubriría asimismo el fomento del estudio de temas marítimos y, en particular, de la tecnología marítima, en universidades africanas, como la Universidad Marítima Regional de Ghana y la Academia Regional de Ciencias y Tecnologías Marítimas de Côte d'Ivoire.