

**Asamblea General**

Distr. general
5 de octubre de 1998
Español
Original: inglés

Quincuagésimo tercer período de sesiones
Tema 38 a) del programa
Los océanos y el derecho del mar: derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar**Informe del Secretario General****Índice**

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-9	5
II. La Convención, los acuerdos de aplicación y las nuevas instituciones	10-83	6
A. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	10-21	6
1. Situación de la Convención	10	6
2. Declaración y manifestaciones formuladas con arreglo al artículo 310	11-18	6
3. Declaraciones hechas con arreglo a los artículos 287 y 298	19-21	7
B. Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	22-24	7
1. Situación del Acuerdo	22-23	7
2. Notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales	24	8
C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios	25-28	8
1. Situación del Acuerdo	25-26	8
2. Declaraciones hechas con arreglo al artículo 43	27	8
3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias	28	9
D. Instituciones creadas por la Convención	29-69	9
1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos	29-38	9
2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar	39-54	10

3.	Comisión de Límites de la Plataforma Continental	55-69	12
E.	Reuniones de los Estados partes	70-78	14
F.	Procedimientos de solución de controversias	79-83	15
III.	Los espacios marítimos	84-106	15
A.	La práctica de los Estados: examen por regiones	84-97	15
1.	África	87-88	16
2.	Asia y el Pacífico	89-92	16
3.	América Latina y el Caribe	93	17
4.	Europa y América del Norte	94-97	17
B.	Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas	98-100	17
C.	Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad	101-106	19
1.	Depósito y debida publicidad de cartas y listas de coordenadas geográficas relativas a líneas de base rectas, líneas de base archipelágicas y diversas zonas marítimas	101-104	19
2.	Otras obligaciones de publicidad establecidas en la Convención	105-106	19
IV.	Estados con características geográficas especiales	107-117	20
A.	Pequeños Estados insulares	107-114	20
B.	Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa	115-117	21
V.	Paz y seguridad	118-164	22
A.	Lucha contra la delincuencia en el mar	118-159	22
1.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas	124-133	22
2.	Tráfico y transporte ilícitos de migrantes por mar o introducción clandestina de migrantes ilegales	134-142	24
3.	Terrorismo	143-144	25
4.	Piratería y robos a mano armada	145-153	25
5.	Polizones	154-159	26
B.	Arreglo de controversias	160-164	27
VI.	Navegación	165-245	28
A.	La seguridad del buque	165-180	28
1.	Construcción, equipo y condiciones de navegabilidad del buque	165-172	28
2.	Normas relativas a la tripulación	173-180	29
B.	Seguridad de la navegación	181-218	30
1.	Rutas utilizadas para la navegación	183-199	30
2.	Sistema de notificación para buques	200-204	32
3.	Comunicaciones marítimas	205	33

4.	Respuesta en casos de emergencia y prestación de asistencia en el mar	206–215	33
5.	Accidentes marítimos	216–217	34
6.	Levantamientos hidrográficos y cartografía	218	35
C.	Aplicación	219–235	35
1.	Jurisdicción del Estado del pabellón	220–225	35
2.	Control por el Estado del puerto	226–229	36
3.	Disposiciones regionales de control por el Estado del puerto	230–235	36
D.	Transporte marítimo	236–243	37
1.	Transporte de carga	236–237	37
2.	Transporte de mercancías peligrosas	238–243	37
E.	Reclamaciones marítimas	244–245	38
	Embargo preventivo de buques	244–245	38
VII.	Instalaciones y estructuras mar adentro	246–260	38
A.	Normas de seguridad	249–252	39
B.	Remoción y eliminación de instalaciones y estructuras mar adentro	253–257	39
C.	Contaminación procedente de las actividades de explotación de petróleo y gas en el mar	258–260	40
VIII.	Desarrollo y ordenación de los recursos marinos y protección del medio marino	261–427	41
A.	Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos	261–298	41
1.	Examen mundial de las pesquerías	261–265	41
2.	Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías	266–292	42
3.	Conservación y ordenación de mamíferos marinos	293–298	47
B.	Recursos marinos no vivos	299–305	48
C.	Ecosistemas, hábitat y especies	306–327	49
1.	Diversidad biológica marina y costera	306–316	49
2.	Zonas marinas protegidas	317–327	51
D.	Protección y preservación del medio marino	328–413	52
1.	Reducción y control de la contaminación	332–373	53
a)	Fuentes terrestres de contaminación	332–337	53
b)	Contaminación por vertimiento y gestión de desechos	338–341	54
c)	Contaminación causada por buques	342–367	54
d)	Contaminación procedente de la atmósfera	368–373	58
2.	Cooperación regional: examen de los programas y planes de acción de los mares regionales	374–402	60

3.	Otras regiones	403-413	63
E.	Preparación del examen del tema sectorial de “los océanos y los mares” por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en 1999	414-418	65
F.	Ordenación integrada de la zona marina y costera	419-427	66
IX.	Patrimonio cultural subacuático	428-432	68
X.	Oceanografía y tecnología marina	433-459	68
XI.	Mecanismos de cooperación, formación de capacidad e información	460-493	73
A.	Mecanismos de cooperación	460-471	73
1.	Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación	460-463	73
2.	Grupo de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP)	464-467	73
3.	Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts	468-471	74
B.	Formación de la capacidad	472-480	75
1.	Becas	472-480	75
2.	El programa Train-sea-coast	481-486	76
C.	Sistema de información	487-493	77

I. Introducción

1. Este informe se presenta de conformidad con la resolución 52/26, de 26 de noviembre de 1997, en la que la Asamblea General pidió al Secretario General que le informara anualmente de la marcha de la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, y de las demás cuestiones relacionadas con los océanos y el derecho del mar, y de conformidad con la resolución 49/28, de 6 de diciembre de 1994, en la que la Asamblea pidió al Secretario General que siguiera desempeñando las funciones que se le confiaron tras la adopción de la Convención.

2. La evolución de los asuntos oceánicos y del derecho del mar en el presente año, proclamado Año Internacional del Océano, muestra claramente una tendencia universal a adherirse al régimen jurídico establecido en la Convención y a participar en él. Las tres instituciones creadas por la Convención, que son la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, ya se han constituido y han empezado a desempeñar funciones sustantivas en los temas de su competencia. La comunidad internacional concentra ahora sus esfuerzos en velar por la aplicación uniforme de la Convención adaptando el derecho y las directrices internas a sus disposiciones, entre otras medidas.

3. Los Estados siguen esforzándose por adoptar una estrategia nacional sobre los océanos basada en el principio de gestión integrada. Se fomenta así la coordinación adecuada para una correcta adopción de decisiones a nivel nacional. Una política nacional completa y coherente tendrá ciertamente mayor aceptación a nivel internacional, sobre todo cuando se analicen cuestiones sectoriales en diversas organizaciones intergubernamentales o en niveles diferentes. Si persisten los planteamientos sectoriales y fragmentados que mantienen numerosos Estados puede perderse de vista que los problemas de los océanos están muy relacionados entre sí y deben analizarse en conjunto.

4. El principal efecto que la Convención ha producido hasta el momento en la comunidad internacional ha sido tal vez el de reforzar la conciencia sobre la importancia fundamental de los océanos para el bienestar del planeta. Aunque la comunidad internacional debe mantener como uno de sus objetivos principales la protección y preservación del medio marino, los Estados no deben olvidar la importancia de los recursos oceánicos para el desarrollo y para el crecimiento económico globales. Dicho de otro modo, la comunidad internacional debe velar por que los recursos de los mares se utilicen y administren de manera sostenible y ecológica a fin de mantener y alimentar a una población mundial en crecimiento.

5. La aportación de los usos y recursos del mar a la economía mundial es enorme. Según un estudio reciente se calcula que el valor de todos los bienes y servicios relacionados con los océanos es de 21 billones de dólares, frente a los 12 billones de dólares que representan los bienes y servicios relacionados con la tierra¹. Las cifras pueden ser discutibles pero sin duda ponen de relieve la importancia de los océanos en la riqueza de las naciones.

6. Los avances técnicos y científicos siguen presentando nuevas oportunidades y nuevos problemas. Los recursos genéticos obtenidos de los fondos marinos y la capacidad de extraer petróleo y gas de aguas más profundas son sólo dos ejemplos de cómo la ciencia y la técnica permiten obtener más riqueza del mar. Al mismo tiempo es imprescindible que esos avances técnicos se apliquen sin que se ponga en peligro el medio oceánico, especialmente las costas. La estabilidad de los océanos depende en gran medida de la capacidad de adelantarse a los problemas de manera adecuada y eficaz. Por ello el presente informe trata de centrarse en esos posibles problemas, ya se refieran a la aplicación de las disposiciones de la Convención o a cuestiones nuevas, pues la comunidad internacional tiene que cooperar y coordinar su labor para afrontar esos posibles problemas antes de que lleguen a producirse.

7. Aunque la Convención ha hecho que las relaciones entre los Estados con respecto a los océanos sean considerablemente estables, contribuyendo a la paz y la seguridad internacionales, todavía hay que ocuparse de ciertas cuestiones. Preocupan sobre manera el tráfico ilícito por mar de indocumentados y de estupefacientes. La piratería es un problema grave en algunas partes del mundo. Se trabaja también permanentemente para solucionar las controversias relativas al espacio y los recursos oceánicos.

8. La Convención ofrece el marco para ocuparse de esos temas. En algunos aspectos su autoridad moral, derivada de su aceptación casi universal, es precisamente lo que hace falta en estos momentos. La Asamblea General, de acuerdo con su función fiscalizadora de los asuntos oceánicos y del derecho del mar, tendrá que dedicarse más activamente a reconocer posibles problemas y elaborar estrategias eficaces para afrontarlos.

9. El Secretario General, por ese motivo, subraya la importancia del debate sobre los océanos y el derecho del mar en la Asamblea General, no sólo para desarrollar el nuevo conjunto de tratados de instituciones oceánicas y aplicar efectivamente la Convención, sino también para fomentar la cooperación internacional respecto de nuevas cuestiones relacionadas con los océanos y el derecho del mar.

II. La Convención, los Acuerdos de Aplicación y las nuevas instituciones

A. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

1. Situación de la Convención

10. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, transcurrido un año del depósito del sexagésimo instrumento de ratificación. Desde entonces la Convención ha sido objeto de otros 67 instrumentos de ratificación, adhesión o sucesión, con lo cual el número de Estados partes asciende a 127, incluida una organización internacional². La distribución regional de los Estados partes es la siguiente: de 53 Estados de África, 37 son Estados partes; de 59 Estados de Asia y el Pacífico, 36 son Estados partes; de 33 Estados de América Latina y el Caribe, 26 son Estados partes; de 48 Estados de Europa y América del Norte, 28 son Estados partes, incluida una organización internacional, la Comunidad Europea. Desde el último informe (A/52/487 y Corr.1), 6 Estados han depositado sus instrumentos de ratificación (Benin, Gabón, Portugal, República Democrática Popular Lao, Sudáfrica y Suriname). Además, el 1º de abril de 1998 la Comunidad Europea depositó un instrumento de confirmación formal de la Convención. Esto confirma la tendencia a la adhesión universal al régimen jurídico establecido en la Convención y a la participación en él.

2. Declaración y manifestaciones formuladas con arreglo al artículo 310

11. Cuarenta y cinco Estados y una organización internacional, la Comunidad Europea, hicieron declaraciones al ratificar o confirmar formalmente la Convención o adherirse a ella. Cabe recordar también que entre 1982 y 1984 35 Estados hicieron declaraciones al momento de la firma. Algunos Estados plantearon objeciones a varias declaraciones. Todas las declaraciones hechas antes del 31 de diciembre de 1996 con respecto a la Convención y al Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI, de 1994, han sido analizadas y figuran en una publicación de la serie *El Derecho del Mar*³. El texto íntegro de las declaraciones hechas después de esa fecha se ha enviado a los Estados Miembros en notificaciones del depositario y se ha publicado en los números 36 y 37 del *Boletín del Derecho del Mar*. También pueden consultarse en el sitio en la Internet de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y en el de la Sección de Tratados

(www.un.org/Depts/los y www.un.org/Depts/Treaty, respectivamente).

12. De los Estados que han ratificado la Convención desde que se publicó el último informe (A/52/487), han hecho declaraciones dos, Portugal y Sudáfrica. Al depositar su instrumento de confirmación formal también la Comunidad Europea hizo una declaración sobre su competencia en las materias que se regulan en la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI, de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 5 del anexo IX de la Convención y con el párrafo 4 del artículo 4 del Acuerdo.

13. La Comunidad Europea declaró que aceptaba, en las materias respecto de las cuales sus Estados Miembros partes en la Convención le habían transferido competencias, los derechos que la Convención y el Acuerdo reconocían a los Estados y las obligaciones que les imponían. Además indicó que no consideraba que la Convención reconociera los derechos o la jurisdicción de los Estados ribereños con respecto a la explotación, conservación y ordenación de los recursos pesqueros, salvo las especies sedentarias fuera de su zona económica exclusiva.

14. Según la declaración, la Comunidad Europea tiene competencia exclusiva sobre la conservación y ordenación de los recursos pesqueros. Esta competencia se ejerce en las aguas sujetas a la jurisdicción pesquera nacional y en alta mar. Sin embargo, en cuanto al ejercicio de la jurisdicción sobre los buques, su pabellón y matrícula y la aplicación de sanciones penales y administrativas, la competencia corresponde a los Estados Miembros. En virtud de sus directrices comerciales y aduaneras, la Comunidad Europea tiene además competencia respecto de las disposiciones de las Partes X y XI de la Convención y del Acuerdo relativo a la aplicación, de 1994, relativas al comercio internacional.

15. En cuanto a las pesquerías, la Comunidad Europea comparte competencias con sus Estados Miembros sobre ciertas materias no relacionadas directamente con la conservación y ordenación de los recursos pesqueros, por ejemplo, la investigación y el desarrollo tecnológico y la cooperación para el desarrollo. Por lo que respecta a las disposiciones relativas al transporte marítimo, seguridad del comercio marítimo y prevención de la contaminación marina, la Comunidad Europea tiene competencia exclusiva sólo en la medida en que esas disposiciones de la Convención o los instrumentos aprobados para desarrollar ésta afecten a sus normas comunes.

16. En relación con las disposiciones de las Partes XIII y XIV de la Convención, las competencias de la Comunidad Europea son principalmente las de promover la cooperación en materia de investigación y desarrollo tecnológico con

terceros países y organizaciones internacionales, y sus actividades son complementarias de las de sus Estados miembros. También se mencionaban en la declaración las directrices y actividades de la Comunidad Europea en los temas de fiscalización de prácticas económicas injustas, adquisiciones públicas, competencia y ayuda para el desarrollo. Esas directrices pueden afectar en cierta medida a la Convención y el Acuerdo, en particular algunas disposiciones de las Partes VI y XI de la primera. La Comunidad Europea dijo que era contraria a toda declaración o propuesta que excluyera las disposiciones de la Convención, sobre todo las relativas a las actividades pesqueras, o modificara su alcance.

17. Conviene recordar que en su resolución 52/26 la Asamblea General exhortó a los Estados a armonizar su legislación con las disposiciones de la Convención, a que velaran por que toda declaración que formularan con motivo de su firma, ratificación o adhesión se ajustara a las disposiciones de la Convención, y a que retiraran cualquier declaración que no se ajustara a ellas.

18. El Secretario General advierte que al menos 14 de las 46 declaraciones hechas en el momento de la ratificación o adhesión (7 de las 28 declaraciones hechas después de la entrada en vigor de la Convención) no parecen ajustarse a lo dispuesto en el artículo 310 ni apoyarse en ninguna otra disposición de la Convención ni en una norma de derecho internacional general.

3. Declaraciones hechas con arreglo a los artículos 287 y 298

19. Desde que se publicó el último informe, dos Estados han hecho declaraciones con arreglo a los artículos 287 ó 298 de la Convención. De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 287, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte eligió la Corte Internacional de Justicia como medio de solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención, y declaró además que el Tribunal Internacional del Derecho del Mar era una nueva institución que el Reino Unido confiaba en que contribuyera notablemente a la solución pacífica de las controversias relativas al derecho del mar. Sin perjuicio de los casos en que la propia Convención estipulaba la jurisdicción obligatoria del Tribunal, el Reino Unido se manifestó dispuesto a considerar caso por caso la remisión de controversias al Tribunal.

20. Portugal declaró que, a falta de un procedimiento no judicial para solucionar las controversias planteadas por la aplicación de la Convención, elegiría uno de los medios de solución de controversias siguientes: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral o un tribunal arbitral especial, y que, con

respecto a la aplicación o interpretación de las disposiciones de la Convención relativas a las pesquerías, la protección y conservación de los recursos marinos vivos y el medio marino, la investigación científica, la navegación y la contaminación marina, y a falta de otros procedimientos pacíficos para la solución de controversias, recurriría a un tribunal arbitral especial. Asimismo declaró que no aceptaba los procedimientos obligatorios de la sección 2 de la Parte XV de la Convención en relación con las controversias enumeradas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 298, es decir, las controversias relativas a la delimitación de zonas marítimas, bahías o títulos históricos, actividades militares o controversias respecto de las cuales el Consejo de Seguridad ejerciera las funciones que le confería la Carta de las Naciones Unidas.

21. El 30 de septiembre de 1998 21 Estados habían elegido un medio de solución de controversias de conformidad con el artículo 287. La información correspondiente se publicará en la *Law of the Sea Information Circular No. 8*.

B. Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención

1. Situación del Acuerdo

22. El Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención fue aprobado el 28 de julio de 1994 (resolución 48/263 de la Asamblea General) y entró en vigor el 28 de julio de 1996. El Acuerdo debe ser interpretado y aplicado en forma conjunta con la Convención como un solo instrumento y, en caso de discrepancia entre el Acuerdo y la Parte XI de la Convención, prevalecerán las disposiciones del primero. A partir del 28 de julio de 1994 el instrumento de ratificación de la Convención o de adhesión a ella constituirá también consentimiento en obligarse por el Acuerdo. Además, ningún Estado o entidad podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo a menos que haya manifestado previamente o manifieste al mismo tiempo su consentimiento en obligarse por la Convención. Los Estados que eran partes en la Convención antes de la aprobación del Acuerdo tienen que manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo en forma separada, mediante el depósito de un instrumento de ratificación o adhesión.

23. Al 30 de septiembre de 1998 91 Estados partes en la Convención, incluida la Comunidad Europea estaban, desde esa fecha, obligados por el Acuerdo. En esa fecha aún no habían adoptado las medidas necesarias para pasar a ser partes en el Acuerdo los siguientes Estados que lo están aplicando de facto y son miembros de órganos establecidos de conformidad con sus disposiciones: Angola, Antigua y

Barbuda, Bahrein, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Cabo Verde, Camerún, Comoras, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Gambia, Ghana, Guinea-Bissau, Guyana, Honduras, Indonesia, Iraq, Islas Marshall, Kuwait, Malí, México, República Democrática del Congo, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Somalia, Sudán, Túnez, Uruguay, Viet Nam y Yemen.

2. Notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales

24. La aplicación provisional del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención terminó en la fecha de entrada en vigor de éste, el 28 de julio de 1996. De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo, los Estados y las entidades que lo estaban aplicando provisionalmente y respecto de los cuales no estuviera aún en vigor podían seguir siendo miembros de la Autoridad a título provisional hasta que el Acuerdo entrara en vigor para ellos. Para seguir siendo miembros a título provisional tenían que enviar una notificación por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas y, después del 16 de noviembre de 1996, podían mantener esa condición previa decisión del Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos hasta el 16 de noviembre de 1998. El Consejo aprobó varias solicitudes de prórroga de la condición de miembro provisional. El 30 de septiembre de 1998 11 Estados (Bangladesh, Belarús, Bélgica, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Nepal, Polonia, Qatar, Suiza y Ucrania) seguían siendo miembros provisionales de la Autoridad y tomando medidas de buena fe para llegar a ser partes en el Acuerdo y en la Convención. Si esos Estados no son partes en la Convención y en el Acuerdo relativo a la aplicación de 1994 antes del 16 de noviembre de 1998 dejarán de ser miembros provisionales de la Autoridad.

C. Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

1. Situación del Acuerdo

25. El Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las

poblaciones de peces altamente migratorios (el Acuerdo de 1995) fue aprobado el 4 de agosto de 1995 por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces cuyos territorios se encuentran dentro y fuera de las zonas económicas exclusivas y las poblaciones de peces altamente migratorios. A diferencia del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, el Acuerdo de 1995 no está vinculado directamente a la Convención en cuanto a la manifestación del consentimiento en obligarse.

26. El Acuerdo estuvo abierto a la firma hasta el 4 de diciembre de 1996 y lo firmaron 59 Estados. El 30 de septiembre de 1998 lo habían ratificado 18 Estados⁴. Entrará en vigor cuatro días después de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación o adhesión. Aunque el artículo 41 del Acuerdo permite su aplicación provisional, ningún Estado o entidad ha notificado al depositario su intención de acogerse a esa norma.

2. Declaraciones hechas con arreglo al artículo 43

27. En virtud del artículo 43 del Acuerdo, cuatro Estados (China, Francia, los Países Bajos y el Uruguay) y la Comunidad Europea hicieron declaraciones en el momento de la firma y cuatro más (Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Mauricio y Noruega) lo hicieron en el momento de la ratificación o adhesión. Varias de esas declaraciones eran interpretativas y se referían, entre otras cosas, a la competencia del Estado del pabellón en materia de adopción de medidas coercitivas, de conservación y de ordenación en alta mar e inspección de buques de pesca (artículos 21, 22 y 23). En la declaración de la Comunidad Europea se especificaba también la competencia de ésta y de sus Estados miembros. Todas las declaraciones han sido notificadas a los Estados miembros por el depositario y han sido publicadas en los *Boletines del Derecho del Mar Nos. 30, 32, 33, y 34*. Desde la fecha de publicación del último informe no se ha hecho ninguna otra declaración.

3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias

28. Como se dijo en el último informe (A/52/487), tres Estados, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia y Noruega, hicieron declaraciones en el momento de la ratificación, con arreglo al artículo 30 del Acuerdo, respecto de los procedimientos de solución de controversias. No se ha hecho ninguna otra declaración relativa a ese tema.

D. Instituciones creadas por la Convención

1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos

29. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es la organización por cuyo conducto los Estados partes en la Convención, de conformidad con el régimen para los fondos marinos oceánicos y su subsuelo más allá de los límites de la jurisdicción nacional (la Zona), establecido en la Parte XI de la Convención y en el Acuerdo relativo a la aplicación de 1994, organizan y fiscalizan las actividades en la Zona, particularmente con miras a administrar sus recursos. La Autoridad inició sus funciones el 16 de noviembre de 1994, fecha de entrada en vigor de la Convención según el párrafo 3 de su artículo 308. El 30 de septiembre de 1998 la Autoridad tenía 138 miembros, 11 de ellos provisionales.

30. El año pasado el trabajo sustantivo de la Autoridad avanzó considerablemente, en particular por lo que respecta a la redacción del código de extracción de minerales de los fondos marinos. También se atendieron varios asuntos organizativos, como la entrada en vigor del acuerdo sobre las relaciones entre las Naciones Unidas y la Autoridad el 26 de noviembre de 1997 y la aprobación el 26 de marzo de 1998, y subsiguiente apertura para la firma el 17 de agosto de 1998, del protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad.

31. Las partes primera y segunda del cuarto período de sesiones de la Autoridad se celebraron en Kingston (Jamaica) del 16 al 27 de marzo de 1998 y del 17 al 28 de agosto del mismo año, respectivamente. La Autoridad celebró un período de sesiones de dos días de duración en Nueva York el 12 y el 13 de octubre de 1998 para examinar principalmente la escala de cuotas correspondiente al presupuesto de la Autoridad para 1999.

32. El primer proyecto de código de extracción de minerales de los fondos marinos fue redactado en agosto de 1997 por la Comisión Jurídica y Técnica, órgano pericial de la Autoridad formado por 22 miembros, y fue sometido al Consejo en marzo de 1998 (ISBA/4/C/4/Rev.1). El Consejo examinó el proyecto en las partes primera y segunda del cuarto período de sesiones y seguirá haciéndolo con carácter preferente en el quinto período de sesiones, que se celebrará en Kingston del 9 al 27 de agosto de 1999. En el proyecto se regula la prospección y exploración de nódulos polimetálicos, que son una de las tres clases de minerales que se hallan en la Zona, y que contienen porcentajes valiosos de cobre, níquel, cobalto y manganeso. Este texto es la primera parte de un código de extracción de minerales más amplio que comprenda las normas, los reglamentos y los procedimientos necesarios para la realización de actividades en la Zona en sus diversos grados de evolución. Establece fundamentalmente el régimen de exploración de los nódulos polimetálicos y adjunta como

anexo un modelo de contrato de exploración y las cláusulas uniformes de esta clase de contrato.

33. Hay que recordar que la principal novedad en la aplicación del régimen de extracción de minerales de los fondos marinos establecido por la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de 1994 tuvo lugar en 1997 cuando la Autoridad aprobó los planes de trabajo de exploración de siete primeros inversionistas inscritos. Cuando la Autoridad apruebe el código de extracción de minerales de los fondos marinos se concederán contratos de exploración a los siete primeros inversionistas inscritos.

34. Aunque sigue trabajándose en el código de explotación minera por lo que respecta a los nódulos polimetálicos, están cobrando importancia los otros dos tipos de minerales que se hallan en la Zona: los sulfatos polimetálicos con porcentajes valiosos de oro, plata, cobre y zinc, y las cortezas cobaltíferas, cuya composición es parecida a la de los nódulos polimetálicos pero que tienen mucho más cobalto. En el período de sesiones de la Autoridad de agosto de 1998 la Federación de Rusia le pidió oficialmente que regulara la exploración de esos minerales habida cuenta de las continuas actividades de investigación y estudio que sobre ellos se realizaban actualmente (ISBA/4/A/CRP.2).

35. Otra manifestación de la labor sustantiva de la Autoridad el pasado año fue la convocación, en cooperación con el Gobierno de China, de una reunión técnica sobre el establecimiento de directrices para examinar la posible repercusión en el medio ambiente de la búsqueda de nódulos polimetálicos en los fondos marinos profundos. La reunión técnica se celebró en Sanya, en la isla de Hainan (China) del 1° al 5 de junio de 1998. La Autoridad proyecta convocar otras dos reuniones próximamente, una sobre los conocimientos disponibles respecto de los minerales distintos de los nódulos polimetálicos que se hallan en la Zona, y otro sobre las técnicas previstas para explorar y explotar los nódulos polimetálicos y proteger el medio ambiente (ISBA/4/A/11).

36. Además del acuerdo sobre las relaciones entre las Naciones Unidas y la Autoridad, se redactó un proyecto de acuerdo sobre las relaciones entre la Autoridad y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar que la primera examinará en el período de sesiones siguiente, así como el proyecto de acuerdo entre la Autoridad y el Gobierno de Jamaica relativo a la Sede (ISBA/3/C/L.3), el proyecto de reglamento financiero y el proyecto de estatuto del personal de la Autoridad.

37. En el período de sesiones de agosto de 1998 la Asamblea aprobó el presupuesto de la Autoridad para 1999, que asciende a 5.011.700 dólares, a razón de 3.811.400 dólares para gastos administrativos y de funcionamiento, incluidos los de personal (36 puestos, 19 de ellos del cuadro orgánico

y categorías superiores y los 17 restantes del cuadro de servicios generales), y 1.200.300 dólares para gastos de servicios de conferencias (ISBA/4/A/17). Este presupuesto es un 6,5% mayor que el de 1998. La Autoridad decidió en su sesión del 13 de octubre de 1998 que la escala de cuotas de los miembros de la Autoridad correspondiente al presupuesto de 1999 se basaría en la escala utilizada para el presupuesto ordinario de las Naciones Unidas (ISBA/4/A/L.7).

38. En sus resoluciones anuales la Asamblea General “pide al Secretario General que vele por que la capacidad institucional de la Organización responda en forma adecuada a las necesidades de los Estados, las instituciones recientemente establecidas (incluidos la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal) y otras organizaciones internacionales competentes, prestándoles asesoramiento y asistencia...”(resolución 52/26, párr. 10). De acuerdo con ese mandato, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar presta asesoramiento y asistencia a la Autoridad, en particular participando en sus períodos de sesiones. En 1997 la División ayudó también a la Autoridad informando a la Organización Mundial del Comercio (OMC) de la compatibilidad de las disposiciones mercantiles del régimen de extracción de minerales en los fondos marinos profundos comprendidas en la Parte XI de la Convención y en el Acuerdo relativo a la aplicación de 1994 con las normas de la OMC, así como de la coincidencia entre los procedimientos de solución de controversias mercantiles previstos en el régimen de extracción de minerales de los fondos marinos profundos y los de la OMC⁵.

2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

39. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar se creó hace dos años. En el período que abarca el presente informe el Tribunal celebró dos períodos de sesiones: el cuarto, del 1º al 31 de octubre de 1997, y el quinto, del 21 de septiembre al 16 de octubre de 1998.

Las salas del Tribunal

40. La Sala de Controversias de los Fondos Marinos y las otras tres salas permanentes, que son la Sala de Procedimiento Sumario, la Sala de Controversias de Pesquerías y la Sala de Controversias del Medio Marino, creadas en 1997⁶, están listas para conocer de los asuntos de su respectiva competencia.

41. Un hecho importante en 1997 fue la aprobación del reglamento del Tribunal en el cuarto período de sesiones, el 28 de octubre de 1997. Se creó un grupo de trabajo para examinar el reglamento teniendo en cuenta el proyecto final de reglamento del Tribunal redactado por la Comisión

Preparatoria de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que éste había decidido aplicar provisionalmente hasta que su reglamento se aprobara oficialmente. Esto permitía al Tribunal resolver los asuntos que se planteasen. El examen del reglamento acabó durante el cuarto período de sesiones y el Tribunal aprobó el reglamento oficialmente.

42. El reglamento del Tribunal consta de 138 artículos en inglés y francés, que son los idiomas de trabajo del Tribunal. El reglamento es sencillo y económico tanto para el Tribunal como para las partes en las controversias, y facilitará la rápida solución de éstas. En el reglamento figuran la organización del Tribunal, las funciones del Secretario y la organización de la Secretaría. Contiene también las normas que deben observarse en las distintas fases del proceso: incoación, alegatos escritos, juicio oral y sentencia. El reglamento del Tribunal puede consultarse íntegramente en el sitio en la Internet de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (véanse los párrafos 488 a 491).

43. En su cuarto período de sesiones el Tribunal examinó también la resolución sobre la práctica judicial interna con arreglo al artículo 40 de su reglamento. La resolución, que se aprobó oficialmente el 31 de octubre de 1997, establece el procedimiento por el que el Tribunal decidirá las causas que se le sometan y las normas de deliberación y preparación de la sentencia. La resolución puede consultarse también en el sitio de la División en la Internet (véanse los párrafos 488 a 491).

44. En el mismo período de sesiones el Tribunal examinó y aprobó las directrices relativas a la preparación y presentación de causas ante el Tribunal de acuerdo con el artículo 50 de su reglamento. Se pretende que las directrices se publiquen en forma de manual que ofrezca a las partes que comparezcan ante el Tribunal datos prácticos de procedimiento, como la extensión, forma y presentación de los alegatos orales y escritos y el uso de los medios de comunicación electrónicos.

Asuntos financieros

45. En su octavo período de sesiones, celebrado en Nueva York del 18 al 22 de mayo de 1998 (véanse SPLOS L.9 y L.10), la Reunión de los Estados partes aprobó el presupuesto del Tribunal para 1999 y un presupuesto suplementario para 1998. El presupuesto aprobado para 1999 asciende a 6.983.817 dólares, desglosado como sigue: a) 6.833.817 dólares para gastos periódicos, que incluye 2.617.257 dólares en concepto de remuneración de los magistrados, 29.167 dólares para el plan de pensiones de éstos y 3.097.060 dólares por concepto de sueldos y gastos conexos de personal (12 puestos del cuadro orgánico y categorías superiores y 20 puestos del cuadro de servicios generales) y personal super-

numerario, conservación de locales, biblioteca y otros servicios; y b) 150.000 dólares para gastos no periódicos, principalmente adquisición de muebles y material. Como el año anterior, no se incluyó en el presupuesto ningún crédito para imprevistos, pero se autorizó al Tribunal a transferir fondos entre las secciones presupuestarias para satisfacer las necesidades que surgieran en el período presupuestario (véase SPLOS/L.9, párr. 3) en el entendido de que, si ello era necesario, informara cabalmente a la Reunión de los Estados partes (véase SPLOS/31, párr. 25). Además, la Reunión de los Estados partes aprobó la creación del Fondo de Operaciones y autorizó al Tribunal a que, con carácter extraordinario, ingresara en el fondo economías procedentes de consignaciones de créditos presupuestarios hasta un máximo de 200.000 dólares. En la octava Reunión de los Estados partes se aprobó la suma de 356.864 dólares como presupuesto suplementario del Tribunal Internacional del Derecho del Mar para 1998 a fin de sufragar los gastos superiores a los previstos hechos por el Tribunal en 1996–1997.

46. Por cuanto pasó a ser parte en la Convención el 1° de mayo de 1998, la Comunidad Europea tiene la obligación de contribuir al presupuesto del Tribunal de acuerdo con el artículo 19 del anexo VI de la Convención y con su anexo XI. La Comunidad Europea se comprometió a aportar una suma global de 75.000 dólares al presupuesto del Tribunal para 1999 e igual cantidad para el presupuesto de 1998 prorrateada para el período comprendido entre el 1° de mayo y el 31 de diciembre de 1998. Aunque la Reunión de los Estados partes tomó nota de ese compromiso, la mayoría de las delegaciones opinaron que la Reunión de los Estados partes debía decidir el importe de la contribución de la Comunidad Europea al presupuesto del Tribunal según una fórmula concertada. Se interpretó, por lo tanto, que la contribución de la Comunidad Europea de la suma global de 75.000 dólares al presupuesto del Tribunal para 1999 no prejuzgaba la decisión que la Reunión de los Estados partes adoptara próximamente al respecto (véase SPLOS/3, párrs. 31 y 32).

47. De acuerdo con la decisión de la quinta Reunión de los Estados partes (SPLOS/14), el proyecto de reglamento financiero del Tribunal (SPLOS/WP.6) fue sometido a la octava Reunión de los Estados partes para su aprobación. En el debate del proyecto se plantearon varias cuestiones, como la presentación del presupuesto y la transferencia de fondos entre consignaciones. La delegación de la Comunidad Europea propuso modificar la redacción del proyecto en lo referente a las contribuciones presupuestarias de las organizaciones internacionales que fueran partes en la Convención. Algunas delegaciones opinaron que esos cambios no eran necesarios, ya que en la práctica las organizaciones interna-

cionales tenían los mismos derechos y obligaciones que los Estados partes. Varias delegaciones opinaron que necesitaban más tiempo para estudiar el proyecto de reglamento final y dijeron que no estaban listas para aprobarlo. Por ello, la octava Reunión de los Estados partes acordó reanudar el examen del proyecto en su siguiente período de sesiones y pidió al Tribunal que le presentara una versión revisada del documento en la que se tuvieran en cuenta las observaciones, propuestas y enmiendas planteadas por las delegaciones en el debate (véase SPLOS/31, párrs. 33 a 36).

Acuerdos

48. El Acuerdo sobre los Privilegios e Inmidades del Tribunal del Derecho del Mar aprobado en la séptima Reunión de los Estados partes se abrió a la firma el 1° de julio de 1997 por un período de dos años, hasta el 1° de julio de 1999, en la Sede de las Naciones Unidas. Han firmado el Acuerdo hasta la fecha: la Argentina, Grecia, Jordania, Noruega, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Senegal. El Acuerdo, que debe ser ratificado por 10 Estados para entrar en vigor, ha sido ratificado hasta ahora por Noruega.

49. El 18 de diciembre de 1997, en la Sede de las Naciones Unidas, el Secretario General de éstas y el Presidente del Tribunal del Derecho del Mar firmaron el Acuerdo sobre cooperación y relaciones entre las Naciones Unidas y el Tribunal. El 8 de septiembre de 1998, en su quincuagésimo tercer período de sesiones, la Asamblea General aprobó el Acuerdo (resolución 52/251). Las partes en el Acuerdo se comprometen a: a) intercambiar la información y los documentos pertinentes; b) cooperar y c) intercambiar medios y servicios con carácter reembolsable.

50. Alemania, país anfitrión, dictó una ordenanza provisional para que el Tribunal pudiera funcionar hasta que se firmara el Acuerdo relativo a la Sede. Las disposiciones pertinentes de la Convención sobre prerrogativas e inmidades de los organismos especializados de las Naciones Unidas, de 21 de noviembre de 1947, se aplican por analogía, al Tribunal. Se prevé, no obstante, que el Tribunal y el país anfitrión firmaran en breve el Acuerdo relativo a la Sede y que se someterá al Parlamento alemán para su aprobación.

51. También se ha avanzado en cuanto a la firma de otro acuerdo entre el país anfitrión y el Tribunal sobre la ocupación y utilización de los locales provisionales del Tribunal, como paso previo al acuerdo sobre ocupación y utilización de los locales permanentes cuya firma está prevista para 1999 (SPLOS/27, párrs. 70 a 72).

Labor judicial del Tribunal

52. El 13 de noviembre de 1997 el Tribunal recibió una primera solicitud presentada en virtud del artículo 292 de la Convención por San Vicente y las Granadinas contra la República de Guinea. La controversia se refería a la pronta liberación del buque mercante Saiga, petrolero que enarbola el pabellón de San Vicente y las Granadinas y que fue apresado y retenido por las autoridades aduaneras de la República de Guinea el 28 de octubre de 1997. San Vicente y las Granadinas pidió en su solicitud que, de acuerdo con el artículo 292 de la Convención, el buque, su capitán, su cargamento y su tripulación fueran liberados inmediatamente, aduciendo que Guinea había incumplido el párrafo 2 del artículo 73 de la Convención y que no tenía facultades para apresar el buque. La República de Guinea sostenía por su parte que el buque se dedicaba al contrabando, delito tipificado en la Ley de Aduanas de Guinea, y que el apresamiento se había producido como consecuencia del ejercicio por la República de Guinea del derecho de persecución establecido en el artículo 111 de la Convención.

53. El 4 de diciembre de 1997, después de seis días de actuaciones orales y transcurridas tres semanas desde que San Vicente y las Granadinas presentó su solicitud, el Tribunal la resolvió ordenando a la República de Guinea que liberara inmediatamente al buque mercante Saiga y su tripulación.

54. El 13 de enero de 1998 San Vicente y las Granadinas pidió al Tribunal, de acuerdo con el párrafo 5 del artículo 290 de la Convención, que decretara medidas provisionales hasta que se constituyera un tribunal arbitral. El 20 de febrero de 1998 San Vicente y las Granadinas y la República de Guinea acordaron en un intercambio de cartas someter al Tribunal la solicitud de medidas provisionales y la decisión del fondo del asunto del apresamiento y retención del buque mercante Saiga por las autoridades de Guinea el 28 de octubre de 1997. El 4 de marzo de 1998, en pleno proceso, Guinea liberó al buque en cumplimiento de la resolución del Tribunal de 4 de diciembre de 1997. Por lo tanto, el Tribunal ya no tenía nada que resolver en cuanto a la liberación del buque. Sin embargo, el 11 de marzo de 1998 el Tribunal dictó una resolución en la que, entre otras cosas, ordenaba a Guinea que se abstuviera de ejecutar las decisiones de sus propios tribunales y de tomar medidas administrativas contra el buque mercante Saiga, su capitán, su tripulación, sus propietarios o sus navieros. La decisión del fondo del asunto queda pendiente hasta que la República de Guinea presente su contramemoria⁷.

3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

55. La Comisión de Límites de Plataforma Continental se constituyó en 1997 con la elección de sus 21 miembros el

13 de marzo de 1997, durante la sexta Reunión de los Estados partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Comisión celebró sus dos primeros períodos de sesiones en Nueva York en 1997 y en ellos acabó de redactar su reglamento, salvo dos anexos, y su *modus operandi* (véanse más detalles en A/52/487, párrafos 43 a 53). La Comisión celebró sus períodos de sesiones tercero y cuarto en Nueva York del 4 al 15 de mayo y del 31 de agosto al 4 de septiembre de 1998, respectivamente.

56. En su segundo período de sesiones la Comisión había decidido que el anexo I de su reglamento (CLCS/3/Rev.1), titulado “Presentaciones en caso de controversia entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente u otras controversias territoriales o marítimas pendientes”, no se aprobara mientras no lo examinara la octava Reunión de los Estados partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

57. En su cuarto período de sesiones el Presidente comunicó a los miembros de la Comisión los resultados del debate celebrado durante la octava Reunión de los Estados partes (SPLOS/31, párrs. 41 a 56) sobre los asuntos que le había sometido la Comisión (SPLOS/28).

58. El Presidente señaló que en relación con el anexo I del reglamento se había indicado que los artículos debían redactarse de una manera neutra y limitarse a especificar lo que la Comisión podía o no podía hacer. Según lo convenido en la Reunión, la Comisión examinó y aprobó los cambios de redacción propuestos por el Presidente para aclarar que los artículos regulaban exclusivamente la actuación de la Comisión y no los derechos y deberes de los Estados.

59. La Comisión examinó además las observaciones y modificaciones planteadas al Presidente respecto del anexo I del reglamento por los Estados Unidos de América, la India, México y la República de Corea. La Comisión decidió que las cuestiones planteadas ya se habían tratado detenidamente. Como no había consenso respecto de esas observaciones y modificaciones, la Comisión no reabrió el debate sobre el anexo I.

60. En su segundo período de sesiones la Comisión había aplazado la aprobación del anexo II, relativo a la confidencialidad, hasta que se resolviera favorablemente la cuestión de la responsabilidad de sus miembros en caso de que un Estado denunciara que se había incumplido el deber de confidencialidad. En ese período de sesiones la Comisión decidió pedir la opinión del Asesor Jurídico sobre si sus miembros debían disfrutar de las prerrogativas e inmunidades de los peritos que forman parte de misiones de las Naciones Unidas.

61. De acuerdo con esa petición, el Asesor Jurídico de las Naciones Unidas presentó a la Comisión su “Opinión jurídica

sobre la aplicabilidad de la Convención sobre Prerrogativas e Inmunities de las Naciones Unidas a los miembros de la Comisión” (CLCS/5), en la que se dice que “parece por consiguiente que, según los precedentes respecto de órganos análogos establecidos en virtud de un tratado, los miembros de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental pueden ser considerados peritos que forman parte de misiones, a las cuales se aplica el artículo VI de la Convención General [Convención sobre Prerrogativas e Inmunities de las Naciones Unidas]”.

62. El Presidente informó de que la Reunión de los Estados partes en la Convención había tomado nota de la opinión del Asesor Jurídico. Por consiguiente, se había solucionado efectiva y satisfactoriamente la cuestión de la responsabilidad de los miembros de la Comisión en caso de que un Estado denunciara un incumplimiento del deber de confidencialidad.

63. La Comisión examinó también las observaciones formuladas respecto del párrafo 2 del artículo 5 del anexo II del reglamento y acordó hacer algunos cambios en el anexo II y agregar un nuevo artículo 7 sobre la devolución de información confidencial a los Estados ribereños. Esos cambios se aprobaron después de examinar las observaciones remitidas al Presidente por Alemania y los Estados Unidos de América. El 4 de septiembre de 1998 la Comisión aprobó oficialmente su reglamento.

64. La Comisión decidió también pedir la opinión del Asesor Jurídico acerca del procedimiento más adecuado en los casos en que fuera necesario incoar un proceso por supuesto incumplimiento del deber de confidencialidad.

65. En su tercer período de sesiones la Comisión creó un grupo de trabajo encargado de revisar sus directrices científicas y técnicas a fin de ayudar a los Estados ribereños a preparar sus presentaciones sobre los límites exteriores de sus plataformas continentales. Antes de concluir el período de sesiones se terminó un primer proyecto del documento. Se decidió proseguir la labor entre períodos de sesiones y que todos los cambios se incorporaran al texto para examinarlos en el siguiente período de sesiones.

66. En su cuarto período de sesiones la Comisión examinó las directrices y las aprobó provisionalmente (se publicarán en el documento CLCS/L.6). Se acordó también que, hasta que se aprobaran oficialmente en el siguiente período de sesiones, las directrices se aplicaran con carácter provisional. Las partes del texto respecto de las cuales aún no hubiera acuerdo se pondrían entre corchetes, y los miembros de la Comisión podrían proponer otras modificaciones respecto de todo el texto.

67. En cuanto a si debía interpretarse que las expresiones “Estados” y “Estados ribereños” comprendían los Estados

que no fueran partes en la Convención, la Comisión tomó nota de la recomendación de la Reunión de los Estados partes y decidió pedir la opinión del Asesor Jurídico sólo en casos realmente necesarios.

68. En cuanto a la creación de un fondo fiduciario para contribuir a financiar la participación de los miembros de la Comisión de países en desarrollo, la Comisión pidió a su Presidente que enviara una carta a la Reunión de los Estados partes pidiéndole una decisión al respecto. Además, los miembros de la Comisión dijeron que esperaban que esta cuestión se planteara el próximo año, en el quincuagésimo cuarto período de sesiones de la Asamblea General.

69. La Comisión decidió que en 1999 se celebraran dos períodos de sesiones: el quinto, de dos semanas de duración, del 3 al 14 de mayo de 1999 cuya finalidad era, entre otras, aprobar las directrices científicas y técnicas; y el sexto período de sesiones, que debía celebrarse del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1999. No obstante se decidió también que, si no se recibía ninguna presentación de un Estado, la Comisión reconsideraría la duración de los períodos de sesiones del próximo año teniendo en cuenta el volumen de trabajo real.

E. Reuniones de los Estados partes

70. La octava Reunión de los Estados partes en la Convención, convocada por el Secretario General de acuerdo con el párrafo 2 e) del artículo 319 de ésta, se celebró entre el 18 y el 22 de mayo de 1998 y se ocupó principalmente del proyecto de presupuesto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar para 1999 y del presupuesto suplementario para 1996–1997 (SPLOS/WP.8), el reglamento de la Reunión de los Estados partes (SPLOS/2/Rev.3 y Add.1), en particular el artículo 53, relativo a las decisiones de las cuestiones de fondo, y las funciones de la Reunión de los Estados partes respecto del examen de los asuntos oceánicos y del derecho del mar. También examinó varios temas que le había sometido a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

71. La Reunión aprobó el presupuesto del Tribunal para 1999 (SPLOS/WP.5), la creación del Fondo de Operaciones, y otras consignaciones para hacer frente a los gastos superiores a los previstos hechos en el período presupuestario 1996–1997 (véase el párrafo 45).

72. La Reunión examinó también la cuestión de las pensiones de los magistrados del Tribunal del Derecho del Mar. Se decidió que la Reunión adoptara una decisión al respecto antes de que los magistrados cumplieran su mandato, es decir, antes del 30 de diciembre de 1999, y que el tema se incluyera en el programa de la novena Reunión.

73. El Presidente de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental había escrito una carta (SPLOS/28) en la que figuraban los temas que según la Comisión debían tratarse en la Reunión de los Estados partes (véanse los párrafos 57 a 64 y 67 y 68).

74. Se debatió en profundidad el artículo 53 del reglamento de la Reunión de los Estados partes (SPLOS/2/Rev.3), a saber, si la mayoría de dos tercios era suficiente en las cuestiones financieras y presupuestarias de fondo y si debía crearse un comité financiero. No fue posible alcanzar el consenso ni en los modos de adoptar las decisiones en asuntos financieros o presupuestarios ni en la cuestión del comité financiero, y se decidió que el tema se incluyera el programa de la próxima Reunión.

75. Dos organizaciones no gubernamentales, la Cámara Naviera Internacional y el Seamen's Church Institute, fueron invitadas a asistir a la Reunión como observadores. Señalaron a la atención de la Reunión el problema, cada vez más grave en muchas partes del mundo, de la piratería, cuyas actividades se desarrollaban a menudo en las aguas territoriales de muchos Estados ribereños. Advirtieron que no se había informado suficientemente de numerosos incidentes y que muchas veces parecía haber falta de voluntad política o de recursos financieros para luchar contra la piratería. Pidieron nuevas medidas para erradicar la piratería y que se diera preferencia al tema en el programa de las Naciones Unidas (véanse también los párrafos 145 a 153). Expresaron además su preocupación por las condiciones de trabajo en el mar, el incumplimiento por parte del Estado del pabellón de las obligaciones que le imponía el artículo 94 de la Convención y las normas del Estado del puerto contrarias al artículo 98 de ésta.

76. Algunas delegaciones advirtieron que sus gobiernos estaban ocupándose de esos temas preferentemente y que habían puesto en marcha iniciativas regionales de cooperación para erradicar la piratería y los robos en el mar. Otras manifestaron que era más práctico plantear esos temas en la Asamblea General de las Naciones Unidas y en la Organización Marítima Internacional.

77. Resumiendo los debates de la Reunión, el Presidente señaló, entre otras, que el presupuesto del Tribunal era razonable y acorde con los fines de un instrumento creado para la solución pacífica de las controversias marítimas, pero añadió que no bastaba simplemente con aprobar el presupuesto. Los Estados partes debían cumplir sus obligaciones financieras y era fundamental que pagaran íntegra y oportunamente sus cuotas.

78. La novena Reunión de los Estados partes en la Convención se celebrará en Nueva York del 19 al 28 de mayo de

1999. El mandato de siete magistrados del Tribunal expira en 1999, por lo que se harán nuevas elecciones el 24 de mayo de ese año. Los temas del programa serán, entre otros, el informe del Tribunal Internacional del Derecho del Mar a la Reunión de los Estados partes, que debe examinarse de acuerdo con el artículo 6 del reglamento de ésta; el proyecto de presupuesto del Tribunal para el año 2000; los requisitos para que los magistrados del Tribunal reciban una pensión de jubilación, según se establece en el párrafo 7 del artículo 18 del anexo VI de la Convención, y el proyecto de reglamento financiero del Tribunal.

F. Procedimientos de solución de controversias

79. La Convención establece en su Parte XV la obligación de solucionar las controversias por medios pacíficos. El arbitraje y la conciliación son dos de los procedimientos de solución de controversias previstos en la Convención.

Arbitraje

80. La Convención dispone que toda parte en una controversia podrá someterla al procedimiento de arbitraje de conformidad con su anexo VII mediante notificación escrita dirigida a otra u otras partes en la controversia, y que todo Estado parte tendrá derecho a designar cuatro árbitros, quienes serán personas con experiencia en asuntos marítimos que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad, competencia e integridad. El Secretario General de las Naciones Unidas hará y mantendrá una lista de árbitros formada por los nombres de las personas así designadas. Integran la lista actualmente los siguientes árbitros: el Sr. Renate Platzoeder, nombrado por Alemania; los Sres. Vladimir S. Kotliar, Vladimir N. Trofimov y Kamil A. Bekyashev, nombrados por la Federación de Rusia; los Sres. Daniel Bardonnnet, Pierre-Marie Dupuy, Jean-Pierre Quéneudec y Laurent Lucchini, nombrados por Francia; los Sres. Adriaan Bos, E. Hey y A. Soons, nombrados por los Países Bajos; los Sres. Christopher Greenwood, Elihu Lauterpacht y Arthur Watts, nombrados por el Reino Unido; el Sr. Vladimir Kopal, nombrado por la República Checa; los Sres. M. S. Aziz, S. Sivarasan, C. F. Amerasinghe y A. R. Perera, nombrados por Sri Lanka, y los Sres. Sayed Shawgi Hussain y Ahmed Elmufti, nombrados por el Sudán.

Conciliación

81. En la Convención se establece también que las partes en una controversia pueden acordar, según dispone el artículo 284, someterla a conciliación. En el anexo V de la Conven-

ción se establece que todo Estado parte tendrá derecho a designar cuatro conciliadores, que serán personas que gocen de la más alta reputación de imparcialidad, competencia e integridad. El Secretario General de las Naciones Unidas hará y mantendrá una lista de conciliadores formada por los nombres de las personas así designadas. La lista de conciliadores es la siguiente actualmente: Sr. Vladimir Kopal, nombrado por la República Checa; Sres. Aziz, Sivaran, C. F. Amerasinghe y A. R. Perera, nombrados por Sri Lanka, y los Sres. Abderahman El Khalifa y Sayed Eltahir Hamadalla, nombrados por el Sudán.

Arbitraje especial

82. Dispone además la Convención que toda parte en una controversia sobre la interpretación o la aplicación de sus artículos relativos a pesquerías, protección y preservación del medio marino, investigación científica marina y navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento, podrá someter la controversia a un tribunal arbitral especial, de conformidad con el anexo VIII de la Convención, que se constituirá según lo dispuesto en el artículo 2 de dicho anexo y estará formado por cinco árbitros preferiblemente sacados de las listas hechas y mantenidas por diversos organismos especializados de las Naciones Unidas según las materias. Todo Estado parte tendrá derecho a designar dos expertos en cada materia, de competencia probada y generalmente reconocida y que gocen de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad. La preparación y el mantenimiento de las listas de expertos corresponderá: en materia de pesquerías, a la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); en materia de protección y preservación del medio marino, al Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA); en materia de investigación científica marina, a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), y en materia de navegación, incluida la contaminación procedente de buques y por vertimiento, a la Organización Marítima Internacional (OMI). Estos organismos remitirán copia de las listas a la Secretaría General de las Naciones Unidas.

83. El 30 de septiembre de 1998 el Secretario General había recibido las listas actualizadas de la FAO y la OMI y una lista completa del PNUMA. Las distintas listas pueden consultarse en la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, y se han publicado en la *Law of the Sea Information Circular*.

III. Los espacios marítimos

A. La práctica de los Estados: examen por regiones

84. El examen por regiones de las principales novedades relativas a la legislación, los tratados de deslinde y la práctica de los Estados que a continuación se ofrece revela que las disposiciones de la Convención tienen gran aceptación entre muchos Estados, sean o no partes en ella.

85. La tendencia positiva de los Estados a adaptar su práctica a las disposiciones de la Convención no debe llevar a la conclusión de que las disposiciones de ésta se aplican plenamente en todo caso. Hay varios ejemplos de leyes internas que se apartan de las normas establecidas en la Convención o son incompatibles con éstas, como las que sujetan el derecho de paso inocente a través del mar territorial al requisito de notificaciones o autorizaciones previas, o regulan la investigación científica marina de manera incompatible con el régimen consensual establecido en la Convención. Debe recordarse al respecto el carácter unitario de la Convención, que se ha reafirmado con frecuencia, incluso en la resolución 52/26 de la Asamblea General, y el hecho de que muchos Estados, sean o no partes en la Convención, siguen aplicando normas que no se han adaptado a ésta.

86. Se presenta a continuación un breve resumen por regiones de la práctica de los Estados en el año transcurrido hasta el 30 de septiembre de 1998:

1. África

87. El 1º de enero de 1998 Nigeria reformó el Decreto de Aguas Territoriales cambiando el límite exterior de su mar territorial de las 30 a las 12 millas náuticas (decreto que se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

88. Santo Tomé y Príncipe comunicó a las Naciones Unidas la aprobación de la Ley 1/98, de 23 de marzo, que deroga las leyes 14/78, 15/78 y 48/82. Esta Ley establece las aguas interiores, las aguas archipelágicas, el mar territorial y la zona económica exclusiva de Santo Tomé y Príncipe, a fin de salvaguardar los derechos e intereses de ese país respecto de los recursos vivos y no vivos (véase el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 37).

2. Asia y el Pacífico

89. El 16 de junio de 1998 Indonesia aprobó la Ordenanza No. 61 relativa a la lista de coordenadas geográficas de las líneas de base archipelágicas de Indonesia en el mar de Natuna. El mar de Natuna, situado al noroeste de Borneo, comprende las aguas que rodean la isla de Bintan, las islas Anambas, las islas Natuna Utara y las islas Natuna Selatan. La Ordenanza No. 61 se dictó con arreglo a la Ley 6/96, de

8 de agosto, de aguas indonesias, que derogó la Ley 4/60, de 18 de febrero. La Ley de aguas indonesias de 1996 cambió parte de las líneas de base archipelágicas de Indonesia pero, como la ley anterior, no establecía una lista de coordenadas sino que se limitaba a ofrecer un mapa provisional, válido hasta que se dispusiera de mapas de escala adecuada y listas de coordenadas geográficas. La mayoría de las líneas de base archipelágicas establecidas en la Ley 4/60, de 18 de febrero, no se modificaron por la Ley de aguas indonesias de 1996. Sí se cambiaron las correspondientes al mar de Natuna. La condición archipelágica de las aguas del mar de Natuna se indicó por vez primera en el mapa incluido en la Ley 6/96. Como una de las vías marítimas archipelágicas de Indonesia cuya adopción se propuso a la Organización Marítima Internacional de conformidad con el párrafo 9 del artículo 53 de la Convención atravesaba el mar de Natuna, era necesario publicar las nuevas coordenadas de puntos correspondientes a esa parte de las aguas archipelágicas de Indonesia. En mayo de 1998 la OMI aprobó las vías marítimas archipelágicas propuestas por Indonesia (el texto de la Ordenanza No. 61 se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

90. El 26 de junio de 1998 la República Popular de China aprobó la Ley de la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Esta ley establece las bases jurídicas, que se desarrollarán por reglamentos de esas dos zonas (la ley se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

91. El 6 de agosto de 1998 Viet Nam dirigió una nota verbal al Secretario General de las Naciones Unidas exponiendo su opinión sobre la Ley de la zona económica exclusiva y la plataforma continental que la República Popular de China había aprobado el 26 de junio de 1998. En la nota se hace referencia al artículo 2 de la ley, que dice que la zona económica exclusiva y la plataforma continental de China se medirán desde las líneas de base fijadas por China. Viet Nam reafirmó al respecto que la Declaración del Gobierno de la República Popular de China sobre las líneas de base del mar territorial de la República Popular de China, publicada el 15 de mayo de 1996 y que comprende las líneas de base correspondientes al archipiélago de Hoang Sa, “no se ajusta al derecho internacional”, “vulnera gravemente la integridad territorial de Viet Nam” y, por consiguiente, es “nula”, ya que el archipiélago es, según la nota, parte del territorio vietnamita. A petición del Gobierno de Viet Nam la nota se remitió a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas (LOS/1, de 17 de agosto de 1998) y se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38.

92. El 28 de mayo de 1998 el Gobierno de Camboya envió a las Naciones Unidas una nota verbal exponiendo su opinión sobre el tratado de delimitación de la frontera marítima entre el Reino de Tailandia y la República Socialista de Viet Nam

firmado el 9 de agosto de 1997 en Bangkok. En la nota se dice que Camboya nunca ha aceptado la delimitación marítima proclamada por Tailandia y Viet Nam, pues viola la soberanía de Camboya y sus derechos sobre la zona económica exclusiva y la plataforma continental en “esta parte del Golfo de Siam”. Por consiguiente, esa delimitación marítima no afecta a los derechos e intereses legítimos de Camboya respecto de esa zona, y Camboya se reserva absolutamente su posición respecto de las delimitaciones marítimas de esa parte del Golfo de Siam presentes y futuras para las que el Gobierno de Camboya no haya dado su consentimiento (véase el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 37).

3. América Latina y el Caribe

93. El 10 de febrero de 1998 Panamá promulgó el Decreto Ley No. 7, de creación de la Autoridad Marítima de Panamá. Según el artículo 1 de esa norma, la Autoridad Marítima de Panamá es un organismo público autónomo con personalidad jurídica que tiene su propio patrimonio y es independiente con respecto a sus arreglos internos. De conformidad con el Decreto-Ley, los objetivos de la Autoridad son aplicar la Estrategia Marítima Nacional de Panamá, coordinar sus actividades con las autoridades e instituciones marítimas nacionales, como la Autoridad del Canal de Panamá, y hacer las veces de autoridad marítima suprema de la República de Panamá en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones que para ese país se derivan de la Convención. El Decreto-Ley, que describe en detalle la composición, las funciones y el nombramiento de los cargos de todas las instituciones, órganos y oficinas que establece, además de disponer cómo debe fiscalizarse el patrimonio y las finanzas de la Autoridad, es un esfuerzo muy positivo por abordar todos los asuntos marítimos de manera coordinada e integrada (véase el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 37).

4. Europa y América del Norte

94. El 27 de marzo de 1998 Mónaco promulgó la Ley No. 1.198 por la que establece el “Code de la Mer”. Este código aborda las cuestiones relacionadas con el derecho internacional del mar, el régimen jurídico de las zonas marítimas, el derecho marítimo, el tráfico marítimo y la navegación, y sigue el planteamiento integral de la Convención (el código se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

95. Bulgaria y Turquía firmaron el 4 de diciembre de 1997 en Sofía un acuerdo sobre el trazado de los límites en la desembocadura del río Rezovska/Mutludere y la delimitación de las zonas marítimas entre los dos Estados en el Mar Negro. Este acuerdo ha resuelto las cuestiones siguientes: fijación del punto fronterizo terrestre final y del punto de inicio de las

fronteras marítimas entre los dos países; delimitación del mar territorial entre Bulgaria y Turquía hasta una distancia de 12 millas náuticas, y delimitación de la plataforma continental y la zona económica exclusiva entre los dos países hasta los límites actuales de la plataforma continental y la zona económica exclusiva entre Turquía y la Federación de Rusia (el acuerdo se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

96. El 20 de enero de 1998 se transmitió al Secretario General, como anexo de la carta enviada por los Representantes Permanentes de Bulgaria y Turquía ante las Naciones Unidas (A/52/774), una declaración conjunta relativa al acuerdo mencionado concertado entre ambos países. En la declaración se dice que la cuestión de la delimitación del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental entre Bulgaria y Turquía llevaba pendiente más de 40 años y se había examinado en muchas reuniones bilaterales desde 1964, y se subraya que el fomento de las relaciones entre Bulgaria y Turquía, ya en una etapa muy positiva, cobraría nuevo impulso al haberse resuelto esa antigua cuestión. Además, la firma del acuerdo entre Bulgaria y Turquía “es una prueba cabal de que los problemas bilaterales de larga data se pueden resolver empleando el proceso de negociación previsto, entre otras cosas, como primer medio de arreglo pacífico en la Carta de las Naciones Unidas” (véase el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 36).

97. El 9 de junio de 1998 España depositó en poder del Secretario General la lista de coordenadas geográficas de puntos para el trazado de los límites de la zona de protección de pesca en el Mar Mediterráneo establecida por el Real Decreto 1315/1997, del 1º de agosto de 1997. Con excepción de dos puntos al sur del Cabo de Gata, todos los puntos depositados son equidistantes a las costas de España y las de los países vecinos situados enfrente (el Real Decreto 1315/1997, del 1º de agosto de 1997, figura en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 36. La lista de coordenadas geográficas de puntos se publica en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 37). Francia rechaza los límites de la zona de protección de pesca en el Mar Mediterráneo fijada por España (el texto de la protesta se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

B. Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas

98. El cumplimiento estatal de las disposiciones de la Convención sobre el establecimiento de los límites exteriores de las zonas marítimas es muy alta. El resumen de las reivin-

dicaciones de zonas marítimas y lo sucedido desde el informe del año pasado confirman esta tendencia.

99. Una vez que Nigeria ha modificado su legislación, sólo 11 de 145 Estados siguen reivindicando un mar territorial de una anchura superior a 12 millas náuticas. De estos Estados, 8, 5 de África y 3 de América Latina, reivindican una zona de 200 millas náuticas. Un Estado latinoamericano que no es parte en la Convención reivindica una sola zona de 200 millas náuticas denominada “dominio marítimo”, aunque reconoce expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo a partir de las 12 millas náuticas. Por esta razón, la zona marítima de ese Estado figura aparte en la categoría de “otras zonas marítimas” en lugar de incluirse como mar territorial de anchura superior a 12 millas náuticas. Hay un único Estado que reivindica una zona contigua más allá de las 24 millas (35 millas náuticas).

100. En cuanto a la anchura de la zona económica exclusiva y la zona de pesca, la práctica de los Estados muestra un cumplimiento absoluto de las disposiciones de la Convención. Algunos Estados tienen tanto zona económica exclusiva como zona de pesca, mientras que otros tienen una u otra

según las circunstancias. En relación con las zonas de pesca, en el cuadro sólo se indican los Estados que no tienen zona económica exclusiva y cuyas zonas de pesca se extienden más allá de los límites del mar territorial. Muchos Estados (25) mantienen su antigua legislación sobre la plataforma continental, que comprende la definición incluida en la Convención de Ginebra de 1958. De los 23 Estados que no delimitan su plataforma continental según los criterios establecidos en la Convención, o en la Convención sobre la plataforma continental de 1958, sólo dos incumplen lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención de 1982.

Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas^a

<i>Zona marítima</i>	<i>Límite exterior</i>	<i>Estados de África</i>	<i>Estados de Asia y el Pacífico</i>	<i>Estados de Europa y América del Norte</i>	<i>Estados de América Latina y el Caribe</i>	<i>Total</i>
Mar territorial	12 mn o menos	30	46	30	27	133
	Más de 12 mn	7	1	–	3	11
Zona contigua	24 mn o menos	16	24	10	16	66
	Más de 24 mn	–	1	–	–	1
Zona económica exclusiva	200 mn o menos (hasta una línea de delimitación, línea media, determinación por coordenadas, etc.)	25	36	19	26	106
Zona de pesca	200 mn o menos	5	3	6	1	15
Plataforma continental	200 mn o límite exterior de la plataforma continental (Convención)	9	17	4	13	43
	200 mn o límite de profundidad más posibilidades de explotación (Convención de 1958)	4	8	10	3	25
	Otros (prolongación natural, sin delimitar, etc.)	2	6	8	7	23
Otras zonas marítimas	200 mn	–	–	–	1	1

^a Información disponible de todos los Estados ribereños salvo Bosnia y Herzegovina, Eslovenia y Georgia.

C. Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad

1. Depósito y debida publicidad de cartas y listas de coordenadas geográficas relativas a líneas de base rectas, líneas de base archipelágicas y diversas zonas marítimas

101. De conformidad con los artículos 16 2), 47 9), 75 2) y 84 2) de la Convención, los Estados ribereños depositarán en poder del Secretario General sus cartas o listas de coordenadas geográficas para el trazado de líneas de base rectas y líneas de base archipelágicas y las que indiquen los límites exteriores del mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Los Estados ribereños están obligados además a dar la debida publicidad a esas cartas y listas de coordenadas geográficas. Asimismo, según el párrafo 9 del artículo 76 el Estado ribereño depositará en poder del Secretario General cartas e información pertinente que describan de modo permanente el límite exterior de su plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas. En este caso corresponde al Secretario General darles la debida publicidad.

102. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, como dependencia de la Secretaría encargada de estos asuntos, ha establecido servicios para la custodia de las cartas y listas de coordenadas geográficas que se depositen de acuerdo con la Convención. La División ha adoptado además un sistema para registrarlas a fin de prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de su obligación de darles la debida publicidad. En un “registro de datos” computadorizado se resume la información presentada y, a los efectos de la debida publicidad, la División informa a los Estados partes del depósito de cartas y coordenadas geográficas mediante una “notificación de zona marítima”. Esa información se incluye en las *Law of the Sea Information Circular* que se envía a todos los Estados. El 30 de septiembre de 1998 Alemania, Argentina, China, Chipre, Costa Rica, España, Finlandia, Italia, Jamaica, Japón, Myanmar, Noruega, Rumania y Santo Tomé y Príncipe habían depositado en poder del Secretario General cartas de coordenadas geográficas relativas a líneas de base rectas, líneas de base archipelágicas y varias zonas marítimas.

103. Desde el informe del pasado año han depositado cartas o listas de coordenadas en poder del Secretario General los Estados siguientes: España (lista de coordenadas geográficas para el trazado de los límites de la zona de pesca en el Mar Mediterráneo), el Japón (cartas que indican las líneas de base rectas y los límites exteriores de algunas zonas del mar territorial) y Santo Tomé y Príncipe (listas de coordenadas

geográficas para el trazado de las líneas de base archipelágicas y los límites exteriores de la zona económica exclusiva, y una carta que indica varias zonas marítimas).

104. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha implantado un sistema de información geográfica que utiliza la tecnología más avanzada para convertir en una base de datos mundial la información depositada, tal como mapas, cartas y listas de coordenadas. La base de datos del sistema de información geográfica permite a la División convertir los datos geográficos presentados en forma de carta. Cuando los Estados partes presentan cartas, el sistema de información geográfica se ha utilizado simplemente para reproducir los datos geográficos de la carta en forma digital, conectarlos con la base de datos que contenía los datos correspondientes (coordenadas geográficas, descripción, etc.) y diseñar un producto que incorporara los símbolos cartográficos adecuados. Es más frecuente que los Estados partes presenten solamente coordenadas geográficas. En tal caso el sistema de información geográfica se ha utilizado para transformar los datos presentados de forma que puedan introducirse en la base de datos, mostrar las coordenadas en un mapa y crear los rasgos que representan (punto, línea o polígono). Este proceso permite a la División atender las frecuentes solicitudes de cartas que ilustren los datos geográficos a nivel nacional, regional o mundial. Es además un instrumento que permite a la División comprobar la exactitud de la información presentada. La base de datos del sistema de información geográfica está conectada con la base de datos sobre legislación nacional de la División, lo que permite a ésta acceder a otros datos pertinentes relacionados con ciertos rasgos geográficos.

2. Otras obligaciones de publicidad establecidas en la Convención

105. La División ha procurado también prestar asistencia a los Estados en el cumplimiento de otras obligaciones de publicidad establecidas en la Convención, como las que se refieren a todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños en relación con el paso inocente por el mar territorial (artículo 21 3)); todas las leyes y reglamentos aprobados por los Estados ribereños de estrechos en relación con el paso en tránsito por estrechos utilizados para la navegación internacional (artículo 42 3)); la designación de vías marítimas y el establecimiento y la sustitución de dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial y en los estrechos utilizados para la navegación internacional (artículos 22 4) y 41 6)), así como la designación de vías marítimas a través de aguas archipelágicas y el establecimiento y la sustitución de dispositivos de separación del tráfico (artículo 53 7) y 10)). Algunos Estados partes han presentado

información relativa a sus obligaciones de debida publicidad, la cual se recoge en la *Law of the Sea Information Circular*. Además, la asistencia a los Estados en cuanto a sus obligaciones de dar la debida publicidad a las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico se presta en colaboración con la OMI.

106. Ningún Estado presentó nuevos datos en relación con los artículos 21, 22, 41, 42 y 50 de la Convención desde el informe del año pasado, aunque el 3 de junio de 1998 el Representante Permanente de México ante las Naciones Unidas pidió al Secretario General que publicara la información referente a la suspensión temporal del paso inocente en algunas zonas del mar territorial de México, de acuerdo con el párrafo 3 del artículo 25 de la Convención. El 5 de junio de 1998 el Secretario General informó a todos los Estados Miembros de esa suspensión temporal mediante el documento T.S.N.1. 1998.

IV. Estados con características geográficas especiales

A. Pequeños Estados insulares

107. Los problemas y las necesidades especiales de los pequeños Estados insulares en desarrollo siguieron examinándose en el marco del capítulo 17 del Programa 21 y, en particular, en el Programa de Acción de Barbados para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo. En el sexto período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible se examinó la aplicación de esos programas y se abordaron otras cuestiones conexas. El informe del Secretario General sobre los progresos realizados en la ejecución del Programa de Acción de Barbados (E/CN.17/1998/7 y Add.1 a 9), presentado en ese período de sesiones, se centró, entre otras cosas, en las preocupaciones de los pequeños Estados insulares en desarrollo respecto del cambio climático y la elevación del nivel del mar. Según el informe, los modelos climáticos señalan que la mejor estimación del valor de la elevación del nivel del mar es de unos 50 cm en los próximos 100 años (con una fluctuación entre 13 y 94 cm), teniendo en cuenta la dilatación de los océanos debida al calentamiento y la fusión de los glaciares y los casquetes polares.

108. En el informe se indicó también que los ecosistemas marinos y la diversidad biológica de los pequeños Estados insulares en desarrollo eran especialmente vulnerables a daños como la destrucción de los arrecifes de coral por pescadores o turistas, la contaminación, la sedimentación y la recuperación de tierras, los desastres naturales, la conver-

sión de manglares y marismas, que ocasiona la pérdida de importantes zonas de cría, la utilización de redes de enmalle y deriva en la pesca de altura en gran escala, la cual tiene consecuencias respecto de los mamíferos, las tortugas, las aves y los peces no incluidos en la pesca, y la pesca excesiva en general. Asimismo, la pesca en las costas de los pequeños Estados insulares en desarrollo, antaño abundante, ahora era escasa debido a las capturas excesivas realizadas por pescadores artesanales y pescadores comerciales en pequeña escala. Debido a la insuficiente vigilancia, era difícil cuantificar los daños generales que esas actividades provocaban a las especies marinas.

109. El informe enumeraba las medidas que se habían adoptado en los planos nacional, regional y mundial ante esos problemas, ofrecía información sobre las iniciativas y actividades emprendidas por los organismos de las Naciones Unidas para ayudar a los pequeños Estados insulares en desarrollo y recomendaba medidas para el futuro.

110. La decisión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible relativa a los pequeños Estados insulares en desarrollo⁸ abordó, entre otros temas, el cambio climático y la elevación del nivel del mar, la ordenación de los desechos, los recursos de agua dulce y su conexión esencial con la ordenación de los recursos costeros y marinos y los desechos, y los recursos relativos a la diversidad biológica. La Comisión señaló la vulnerabilidad reconocida de los pequeños Estados insulares en desarrollo al cambio climático mundial y la probabilidad de que la consiguiente elevación del nivel del mar tuviera efectos graves y negativos sobre el medio ambiente y la diversidad biológica de esos Estados. Advirtió que los desechos y la contaminación producida por los buques y, en particular, la posibilidad de que se produjeran grandes vertidos de petróleo, preocupaban notablemente a esos Estados, y propuso que la comunidad internacional, en colaboración con organizaciones e instituciones regionales, prestara apoyo efectivo a las iniciativas internacionales y regionales destinadas a proteger a los pequeños Estados insulares en desarrollo de la contaminación y los desechos producidos o transportados por buques, incluida la construcción de instalaciones en los puertos para recibir los desechos transportados por buques.

111. La Comisión advirtió que era imprescindible continuar los estudios y las investigaciones científicas y técnicas sobre el fenómeno del cambio climático y sus efectos en los pequeños Estados insulares en desarrollo, e hizo un llamamiento a la comunidad internacional para que prosiguiera los estudios e investigaciones de esa índole y prestara asistencia a los pequeños Estados insulares en desarrollo que los realizaban. En cuanto al carácter único y la extrema fragilidad de la diversidad biológica, tanto terrestre como marina, de los

pequeños Estados insulares en desarrollo, la Comisión reconoció la necesidad de seguir adoptando medidas a todos los niveles para conseguir la plena aplicación del Programa de Acción y el Convenio sobre la Diversidad Biológica, y alentó a los pequeños Estados insulares en desarrollo a que pusieran en práctica medidas eficaces de conservación para proteger la diversidad biológica, prestando especial atención a la gestión y a la supervisión y el control eficaces de la deforestación, las prácticas agrícolas no sostenibles y la pesca excesiva.

112. En cuanto a las limitaciones derivadas del tamaño y de la vulnerabilidad ecológica de los pequeños Estados insulares y de la frecuencia de desastres naturales y la consiguiente relación entre esas limitaciones y la vulnerabilidad económica, la Comisión tomó nota del informe de la reunión del grupo especial de expertos sobre los índices de vulnerabilidad de esos Estados⁹, y recordó al respecto varias resoluciones de la Asamblea General (52/202 y 52/210, de 18 de diciembre de 1997, y 51/183, de 16 de diciembre de 1996) en las que ésta había pedido al Comité de Planificación del Desarrollo que formulara sus opiniones y recomendaciones sobre el informe que sobre el índice de vulnerabilidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo debía preparar el Secretario General, y que le presentara esas opiniones en su quincuagésimo tercer período de sesiones por conducto del Consejo Económico y Social.

113. El proyecto Global Environment Outlook empezó a ejecutarse en enero de 1998 con la finalidad de atender las prioridades y necesidades específicas de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe, el Océano Índico y el Pacífico meridional. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) coordina la labor a fin de elaborar informes conjuntos de evaluación del estado del medio ambiente en esas tres regiones con apoyo de la Comisión Europea. Esos informes contribuirían a determinar los problemas, las prioridades y las directrices ambientales regionales, abordando en particular las cuestiones normativas relacionadas con las negociaciones de Lomé 2000.

114. Como reafirmó la Asamblea General en su resolución 52/202, en 1999 celebrará un período extraordinario de sesiones de dos días de duración para examinar y evaluar a fondo el Programa de Acción de Barbados.

B. Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa

115. En su resolución 52/183, de 18 de diciembre de 1997, titulada “Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral”, la Asamblea General reafirmó el derecho del acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y el libre tránsito por el territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con el derecho internacional, en particular la Parte X de la Convención, y reafirmó también que los países en desarrollo de tránsito tenían derecho a tomar todas las medidas necesarias para lograr que los derechos y las facilidades que se ofrecieran a los países en desarrollo sin litoral no menoscabaran en modo alguno sus legítimos intereses; instó además a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a que aplicaran medidas para intensificar aún más sus esfuerzos de cooperación y colaboración en relación con sus problemas de tránsito, entre otras cosas, mejorando la infraestructura del transporte de tránsito y los acuerdos bilaterales y subregionales que regían las operaciones de transporte de tránsito, creando empresas mixtas en la esfera del transporte de tránsito y fortaleciendo las instituciones y los recursos humanos dedicados al transporte de tránsito, e hizo un nuevo llamamiento a todos los Estados, las organizaciones internacionales y las instituciones financieras para que, con carácter urgente y prioritario, aplicaran las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral convenidas en las resoluciones y declaraciones aprobadas por la Asamblea General y en las conclusiones de las grandes conferencias de las Naciones Unidas relativas a los países en desarrollo sin litoral celebradas recientemente, así como en el marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes.

116. La Asamblea pidió al Secretario General que convocara en 1999 una nueva reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo para examinar los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito, incluidos los aspectos sectoriales y el costo del transporte de tránsito, con miras a estudiar la posibilidad de formular las medidas prácticas necesarias.

117. En su resolución 52/26, relativa a los océanos y el derecho del mar, la Asamblea General pidió al Secretario General que siguiera preparando periódicamente informes especiales sobre temas concretos como, entre otros, los

problemas de tránsito de los países en desarrollo sin litoral. Cabe advertir al respecto que la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha pedido a los Estados sin litoral los textos de los acuerdos o tratados bilaterales o subregionales en vigor que regulan el acceso al mar y desde el mar y la libertad de tránsito a fin de elaborar un estudio completo sobre el tema. Varios gobiernos ya han respondido y se han recibido los acuerdos o tratados siguientes: los convenios de 1868 y 20 de noviembre de 1963 sobre la navegación por el Rhin; los acuerdos bilaterales entre Etiopía y Djibouti, de 12 de diciembre de 1993, y entre Etiopía y Eritrea, de 27 de septiembre de 1993, sobre tránsito y servicios portuarios; los tratados entre Austria e Italia de 1934, 1955 y 1985 sobre el fomento del comercio austríaco por el puerto de Trieste y la utilización de ese puerto, y el Tratado de tránsito entre Nepal y la India de 1991, incluido su Protocolo de 1996; las modalidades de explotación de otras rutas de tránsito entre Nepal y Bangladesh acordadas entre Nepal y la India en 1997, y el acuerdo de tránsito de 1976 entre Nepal y Bangladesh, incluido su Protocolo. No obstante, se necesita más información para elaborar un estudio que muestre debidamente la práctica actual de los Estados en las diversas regiones en cuanto a las formas y condiciones de tránsito y de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral.

V. Paz y seguridad

A. Lucha contra la delincuencia en el mar

118. El aumento y la difusión mundial de la delincuencia organizada ha afectado a todas las formas de transporte, especialmente al marítimo, que es uno de los preferidos para pasar de contrabando mercancías prohibidas, como estupefacientes, y personas, pues es más difícil fiscalizar esa forma de transporte que otras y permite hacer grandes envíos de una sola vez.

119. Otros delitos que afectan especialmente a los intereses del tráfico marítimo son la piratería y los robos a mano armada. El aumento de estos actos, sobre todo si se tiene en cuenta que muchos no se denuncian, y la violencia de algunos de ellos exigen medidas urgentes.

120. La escasez de personal adiestrado y material moderno, el desfase de buena parte de las leyes internas y la escasa capacidad de muchos Estados para hacer cumplir sus leyes marítimas hace que éstos no puedan enfrentarse a la delincuencia marítima.

121. La comunidad internacional ha intensificado sus esfuerzos por reforzar y mejorar la capacidad nacional y la cooperación internacional para luchar contra la delin-

cuencia transnacional organizada y sentar las bases que permitan combatirla en forma concertada y eficaz y evitar que aumente.

122. En su período de sesiones sustantivo celebrado en julio de 1998 el Consejo Económico y Social decidió someter a la aprobación de la Asamblea General una resolución en la que se establecía un comité especial intergubernamental de composición abierta con la finalidad de elaborar una convención internacional amplia contra la delincuencia organizada transnacional y de examinar, si procedía, la posibilidad de elaborar instrumentos internacionales que abordaran la trata de mujeres y niños, la lucha contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus partes y componentes y municiones, y el tráfico ilícito de emigrantes y el transporte de éstos, incluso por mar. Del 31 de agosto al 4 de septiembre de 1998 se celebró en Buenos Aires una reunión preparatoria oficiosa del comité especial para que pudiera continuar sin interrupción la labor de elaboración de la convención, ya empezada en febrero de 1998 por un grupo intergubernamental de expertos de composición abierta¹⁰.

123. A continuación se enumeran las últimas novedades relativas al fortalecimiento de la cooperación internacional y regional y de la capacidad nacional para combatir los delitos más graves que se cometen en el mar.

1. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

124. No hay rutas marítimas seguras en el sentido de que los navieros puedan descartar totalmente que sus buques lleven sustancias ilícitas. Las líneas directas entre los países proveedores y los países consumidores se consideran claramente de riesgo y las autoridades aduaneras las vigilan especialmente. No obstante, es cada vez más la droga que sigue rutas indirectas, utilizando puertos de países que no son productores. Los traficantes creen que utilizando esos puertos se arriesgan menos a que la mercancía sea interceptada en el país de destino.

125. El artículo 108 de la Convención y el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, de 1988, son el marco jurídico de la cooperación internacional para la represión del tráfico ilícito de esas sustancias por mar.

126. La necesidad de aplicar efectivamente el artículo 17 y reforzar así la cooperación internacional, regional y bilateral para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas fue puesta de manifiesto anteriormente por la Comisión de Estupefacientes y su Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima (véase A/50/713, párrs. 156 a 160). La Asamblea General subrayó esa necesidad hace muy poco

en su resolución S-20/4 sobre “Medidas de fomento de la cooperación internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas”, que aprobó en su vigésimo período extraordinario de sesiones, dedicado a la lucha contra el problema mundial de la droga (8 a 10 de junio de 1998). La sección VI de la parte C (medidas para promover la cooperación judicial) de la resolución se refiere al “tráfico ilícito por mar” y recomienda a los Estados, entre otras medidas, que: negocien y pongan en práctica acuerdos bilaterales y multilaterales que promuevan una mayor cooperación en la lucha contra el tráfico ilícito por mar, de conformidad con el artículo 17 de la Convención de 1988; promuevan, por medio de reuniones bilaterales y regionales, una mayor cooperación regional en la labor de vigilancia marítima contra la droga; cooperen con otros Estados a través de seminarios multilaterales de capacitación, y promuevan la adopción de prácticas comunes de vigilancia marítima mediante la utilización de la guía de capacitación en operaciones de vigilancia marítima del Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID).

127. En la misma resolución la Asamblea General recomendó a los Estados que revisaran los conductos y procedimientos de comunicación entre las autoridades competentes para facilitar su coordinación y cooperación mutua con miras a obtener una mayor rapidez de decisión y respuesta y para proporcionar personal capacitado en la labor de vigilancia marítima contra la droga y en la identificación y vigilancia de naves sospechosas, procedimientos de visita, técnicas de búsqueda e identificación de drogas.

128. En relación con la necesidad de mejorar la capacidad nacional, la Asamblea General recomendó a los Estados que revisaran su derecho interno para cerciorarse de que cumplía con lo estipulado en la Convención de 1988, por ejemplo, en lo relativo a designar autoridades competentes, llevar registros de embarcaciones y dotar a los servicios de vigilancia de facultades adecuadas para su labor. Aunque en la resolución no se hace referencia a la Convención sobre el Derecho del Mar, hay que recordar que el artículo 94 de ésta exige que todo Estado ejerza de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón y, en particular, mantenga un registro de buques.

129. El PNUFID contribuye activamente a la aplicación del artículo 17 de la Convención de 1988. Actualmente ejecuta un proyecto piloto sobre capacitación y leyes modelo para la vigilancia marítima contra la droga, uno de cuyos pilares es la mejora de la cooperación regional. La guía de capacitación de los funcionarios encargados de evitar el tráfico ilícito de drogas por mar a que hace referencia la Asamblea General, se elaboró en dos reuniones de expertos

en capacitación sobre vigilancia marítima contra las drogas, celebradas en octubre de 1996 y enero de 1997, y se examinó en octubre de 1997 en el seminario de capacitación del PNUFID para Asia y el Pacífico sobre la vigilancia marítima contra la droga.

130. El PNUFID ha creado recientemente un grupo oficioso por correspondencia sobre la legislación modelo de vigilancia marítima contra las drogas a fin de que contribuya a reunir material útil para crear una legislación modelo que ayude a los Estados a cumplir las obligaciones que el artículo 17 les impone. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar pertenece a ese grupo.

131. Otra de las medidas adoptadas por el PNUFID para mejorar la cooperación regional es la ejecución de un proyecto conjunto con la OMI en la región de América Latina y el Caribe con la finalidad de crear un curso de capacitación modelo sobre la lucha contra el tráfico ilícito por mar.

132. En otros foros también se han tomado medidas para mejorar la cooperación internacional en la represión del tráfico ilícito de drogas. Así, en su 20º período de sesiones la Asamblea de la OMI aprobó directrices para la prevención y supresión del contrabando de drogas, sustancias sicotrópicas y productos químicos precursores en buques dedicados al transporte marítimo internacional (resolución A.892 (20)). Las directrices constan de dos capítulos: el capítulo 1, “Prevención del tráfico ilícito de drogas”, contiene el procedimiento aduanero que debe aplicarse en cooperación con las tripulaciones y las compañías navieras en materia de prevención y medidas de seguridad contra el tráfico de drogas. Establece también las obligaciones de las compañías navieras y del personal embarcado y de tierra en cuanto a la prevención del tráfico de drogas. Enumera medidas tendientes a reducir la posibilidad de que se oculten drogas y sustancias ilícitas a bordo y a detectar posibles drogas ocultas en los espacios destinados a la carga. En las directrices se recomienda registrar al personal embarcado y controlar el acceso al buque de las demás personas, y se enumeran los lugares en que pueden ocultarse drogas y aquéllos en que efectivamente se han encontrado éstas a bordo de buques.

133. En el capítulo II, “Control del transporte de precursores y productos químicos”, se indican las precauciones que las autoridades aduaneras deben tomar en los puertos cuando los buques transporten esas sustancias, y se recomienda implantar controles para conocer en detalle el destino y la distribución de esos productos.

2. Tráfico y transporte ilícitos de migrantes por mar o introducción clandestina de migrantes ilegales

134. El tráfico y transporte ilícitos de migrantes por mar, conocido también como introducción clandestina de migrantes ilegales, es un acto irresponsable de explotación de personas necesitadas y, como tal, es una forma de delincuencia internacional organizada especialmente reprobable. Pone en peligro la vida de las personas transportadas ilícitamente, mientras que los culpables se lucran y evitan la acción de la justicia.

135. Normalmente los buques que se utilizan para el transporte ilícito de migrantes, muchos de ellos buques pesqueros acondicionados, no son aptos para la navegación, son inseguros y van atestados. Frecuentemente carecen de nacionalidad.

136. Para reprimir esta clase de delito los Estados ribereños pueden adoptar las siguientes medidas de conformidad con la Convención: ejercer la jurisdicción penal a bordo de los buques extranjeros que pasen por su mar territorial (artículo 27); sancionar en su zona contigua las infracciones de las leyes y reglamentos de inmigración cometidas en su territorio o en su mar territorial (artículo 33); ejercer el derecho de persecución de buques extranjeros que hayan infringido las leyes y reglamentos de inmigración nacionales (artículo 111); ejercer el derecho de visita de buques que no tengan nacionalidad o traten de ocultarla (artículo 110) y exigir el cumplimiento de las disposiciones de la Convención relativas a las condiciones que los buques deben reunir para hacerse a la mar.

137. El problema del transporte ilícito de migrantes por mar suscita cuestiones relacionadas con los derechos humanos, los derechos de las mujeres y los niños, los problemas de los refugiados y la migración. Además, puede afectar a varios países: el Estado o los Estados donde se planea el tráfico ilícito; el Estado del que las personas introducidas clandestinamente son nacionales; el Estado del pabellón de las embarcaciones que transportan a los migrantes ilegales; los Estados que éstos atraviesan hacia su destino o cuando son repatriados, y el Estado de destino. Otro posible afectado es el Estado del pabellón de las embarcaciones que intervengan en el salvamento de los migrantes ilegales que se encuentren en peligro en el mar y les proporcionen atención médica, alimentos y transporte.

138. Algunos Estados de destino en particular han pedido que se elabore un instrumento internacional para mejorar la cooperación internacional. Así, Austria e Italia presentaron a la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal en su séptimo período de sesiones¹¹ un proyecto de convenio internacional contra la introducción clandestina de migrantes

ilegales y un proyecto de protocolo para combatir el tráfico y el transporte ilícitos de migrantes por mar. Por recomendación de la Comisión, el Consejo Económico y Social decidió recientemente que el debate sobre la elaboración de un instrumento internacional contra el tráfico y el transporte ilícitos de migrantes, incluso por mar, se celebrara en el seno del comité especial encargado de elaborar una convención internacional general contra la delincuencia transnacional organizada (véase el párrafo 122).

139. Italia puso de manifiesto la misma necesidad en el Comité Jurídico de la OMI, al cual presentó una propuesta de convenio multilateral para luchar contra la migración ilegal por mar (LEG 76/11/1). El Comité concluyó que, aunque la propuesta contaba con un apoyo considerable, tal vez sería más prudente esperar a conocer los resultados de las deliberaciones de otros foros internacionales antes de incluir este punto en su orden del día. Se sugirió que se planteara la cuestión en la Asamblea de la OMI (véase el informe del Comité Jurídico sobre la labor realizada en su 76º período de sesiones, octubre de 1997, LEG 76/12, párrs. 131 a 137).

140. En la resolución A.867 (20) sobre la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, aprobada por la Asamblea de la OMI en su 20º período de sesiones, se observa con preocupación la pérdida de vidas humanas provocada por la utilización de buques deficientes para el transporte de migrantes y se toma nota de la labor que realiza en ese ámbito la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal. Se invita a los gobiernos a que cooperen intensificando sus esfuerzos para reprimir las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar y a que recopilen y pongan en conocimiento de la OMI y de los gobiernos que puedan verse afectados la información relativa a esas prácticas peligrosas. Se pide además a los gobiernos que retengan a todos los buques poco seguros y faciliten la información pertinente a la OMI. Se encarga a la OMI que examine esas prácticas desde la perspectiva de la seguridad de la vida humana en el mar y se pide que garantice su participación en la preparación de todo proyecto de convenio u otro instrumento sobre el tema. Se pide también a la OMI que señale a la atención de las Naciones Unidas la recomendación de que se concluya un convenio internacional encaminado a luchar contra el tráfico o transporte de migrantes por mar.

141. En el 69º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI se pidió a éste que examinara el proyecto de directrices para la prevención y represión de las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, propuesto por Italia (MSC 69/WP.1; este documento revocó el documento MSC 69/21/2). El grupo

oficioso establecido para hacer un primer examen de la propuesta italiana señaló, entre otras cosas, que la contribución de la OMI facilitaría la labor del comité especial de las Naciones Unidas y que esa contribución debía limitarse a elaborar elementos provisionales de la lucha contra las prácticas peligrosas relacionadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar.

142. El Comité acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia que se ocupara de este tema entre períodos de sesiones, coordinado por los Estados Unidos de América a fin de desarrollar los elementos provisionales mencionados e informar al Comité en su 70° período de sesiones; invitar a los gobiernos miembros a que presentaran al grupo de trabajo por correspondencia observaciones sobre los elementos provisionales; pedir a la secretaría de la OMI que participara en la reunión de Buenos Aires (véase el párrafo 122) y que informara al Comité de los resultados de esa reunión en su 70° período de sesiones, y proseguir la labor del grupo de trabajo por correspondencia en el 70° período de sesiones del Comité (véase MSC 69/22, párrs. 21.8 a 21.15).

3. Terrorismo

143. De las iniciativas mundiales para combatir y reprimir el terrorismo internacional y los atentados terroristas cabe destacar dos recientes: la aprobación por la Asamblea General, el 15 de diciembre de 1997 (resolución 52/164) del Convenio Internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, y las gestiones del Comité Especial establecido por la resolución 51/210 de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1996, encaminadas a elaborar un convenio internacional para la represión de los actos de terrorismo nuclear.

144. En el proyecto de convenio, presentado por la Federación de Rusia (A/AC.252/L.3 y Corr. 1 y 2), se dice que nada de lo que el convenio estipula afectará en modo alguno a las reglas de derecho internacional relativas a la competencia que tienen los Estados para investigar o ejercer su jurisdicción a bordo de buques que no enarbolan su pabellón o de aeronaves que no estén matriculadas en esos Estados (párrafo 4 del proyecto de artículo 6), y se advierte que esa disposición reproduce el artículo 9 del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988.

4. Piratería y robos a mano armada

145. Preocupa seriamente a las navieras el aumento constante de los actos de piratería y robos a mano armada contra buques, y la violencia cada vez mayor de estos actos. La gravedad del problema se ha puesto de manifiesto en diversos

foros, en particular la OMI, la Reunión de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la Asamblea General de las Naciones Unidas.

146. Según la OMI, en 1997 se cometieron 252 actos de piratería y robos a mano armada contra buques, 24 más que el año anterior. El número de actos de esa clase denunciados desde 1984 asciende a 1.207. Las zonas donde más se cometen siguen siendo las mismas: el Mar de la China Meridional, el Estrecho de Malaca, el Océano Índico, África oriental y occidental y Sudamérica. Según los informes disponibles, la mayoría de esos actos se cometieron en aguas territoriales, cuando los buques estaban fondeados o amarrados, y en muchos casos se empleó violencia contra la tripulación. Según el informe anual de la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional sobre piratería y robos a mano armada, en 1997 murieron 51 tripulantes, 30 resultaron heridos, 22 fueron agredidos, 116 fueron amenazados y 412 fueron tomados como rehenes. Indonesia es la zona de mayor riesgo, con 47 casos denunciados en 1997. Tailandia, con 17 ataques, es la segunda, y el Brasil y Filipinas ocupan el tercer lugar con 15 ataques denunciados.

147. La Oficina Marítima Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT) consideran que las denuncias oficiales sólo constituyen el 50% de los ataques cometidos, pues los navieros son reacios a denunciar los hechos por miedo a que los buques queden inmovilizados mientras se realizan las investigaciones (lo que puede costarles hasta 10.000 dólares diarios y también la pérdida de clientes). Las compañías de seguros pagan discretamente y se limitan a subir las primas en zonas de alto riesgo.

148. En el 69° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima varias delegaciones dijeron que era difícil investigar los incidentes denunciados en sus aguas porque las denuncias se presentaban mucho después de ocurridos aquéllos, y propusieron que se dieran instrucciones a los capitanes de buques para que denunciaran inmediatamente los incidentes a las autoridades competentes de los Estados ribereños interesados con objeto de que pudieran adoptarse medidas eficaces.

149. A veces lo que falta son los recursos económicos y, como dicen las empresas navieras, la voluntad política de algunos Estados ribereños afectados¹² de luchar contra la piratería y los robos a mano armada en su mar territorial. Una de las iniciativas recientes en relación con este problema es la decisión de la OMI de enviar misiones de expertos a los países donde hay más denuncias de actos de piratería y robos a mano armada para estudiar más a fondo la aplicación en esos países de las directrices de la OMI para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada contra

buques. La labor de las misiones se complementará con seminarios regionales destinados a ayudar a los gobiernos y las autoridades de los países afectados a mejorar su capacidad de prevenir y reprimir esos actos ilícitos en sus aguas. El primero de esos seminarios se celebrará en Río de Janeiro en octubre de 1998 y el segundo en Singapur en febrero de 1999.

150. Otra propuesta que se ha hecho en relación con el problema de la piratería y los robos a mano armada es la de actualizar la definición legal de la piratería de manera que comprenda las prácticas modernas¹³. En la octava Reunión de los Estados Partes en la Convención, los representantes de la Institución Eclesiástica para la Gente de Mar y la Cámara Naviera Internacional pidieron que se establecieran nuevos mecanismos para erradicar la piratería y los robos a mano armada y que el tema figurara en lugar prominente en el programa de las Naciones Unidas (SPLOS/31, párr. 64).

151. En el debate del tema “Los océanos y el derecho del mar”, en el quincuagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General, el representante de los Estados Unidos de América hizo referencia a la amenaza de la piratería y los robos a mano armada contra buques e instó a todos los Estados a que antes del año 2000 se adhirieran al Convenio de 1988 para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y su Protocolo. Se ha afirmado que el Convenio de 1988, que exige a los Estados partes que tipifiquen los delitos comprendidos en el Convenio y extraditen a los responsables de esos delitos que se encuentren bajo su jurisdicción, es un instrumento para hacer justicia complementario de las leyes de piratería decimonónicas y más útil que éstas.

152. Los artículos 100 a 107 de la Convención sobre el Derecho del Mar se refieren expresamente a la piratería y su represión en alta mar y coinciden casi literalmente con los artículos 14 a 21 de la Convención de Ginebra sobre el Alta Mar de 1958. También guardan relación con el tema los artículos 110 y 111 de la Convención. Ésta sólo se aplica a los actos de piratería que se cometen en alta mar y, en virtud de la remisión del párrafo 2 del artículo 58, en la zona económica exclusiva. Los actos de piratería y los robos a mano armada que se cometan en el mar territorial o en puertos se consideran delitos contra el Estado, sujetos por tanto a sus propias leyes. El artículo 27 reconoce al Estado ribereño el derecho a ejercer la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a una persona o realizar una investigación si el delito cometido a bordo es de tal naturaleza que puede perturbar la paz en el país o el buen orden en el mar territorial.

153. Según la definición del artículo 101 de la Convención, el acto de piratería lo cometen particulares con un propósito personal contra un buque privado o una aeronave privada. El

artículo 101 no es aplicable a los actos de piratería cometidos por motivos políticos y el requisito de participación de dos buques, el atacante y el atacado, permite distinguir la piratería del secuestro.

5. Polizones

154. En las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje, aprobadas por la Asamblea de la OMI en su resolución A.871(20), de 27 de noviembre de 1997, se define al polizón como la persona oculta en un buque, o en la carga que posteriormente se embarcará en el buque, sin el consentimiento del propietario del buque o del capitán o de cualquier otra persona responsable y a la que se detecta a bordo una vez que el buque ha salido del puerto, y que el capitán notifica como polizón ante las autoridades pertinentes.

155. A falta de un régimen internacional aplicable a los polizones, ya que el Convenio internacional de Bruselas sobre polizonaje de 1957 no ha entrado en vigor ni parece que vaya a hacerlo próximamente, los capitanes, propietarios y navieros encuentran bastantes problemas para entregar a los polizones a las autoridades competentes.

156. Las Directrices de la OMI dan orientaciones prácticas sobre los trámites que deben seguir todas las autoridades y personas interesadas para que el polizón sea repatriado de manera aceptable y humanitaria. En las Directrices se enuncian las obligaciones del capitán, del propietario o el naviero, del país del primer puerto de escala previsto después del descubrimiento del polizón (puerto de desembarco), del país del puerto de embarco del polizón (es decir, del país en el que el polizón subió a bordo por primera vez), del país cuya nacionalidad o ciudadanía parece o pretende poseer el polizón, del Estado del pabellón, y de cualquier país que se atravesase al repatriar al polizón.

157. Se insta a los gobiernos a que traten los casos de polizonaje con espíritu de cooperación con las otras partes interesadas y teniendo en cuenta la asignación de responsabilidades establecida en las Directrices.

158. Se pide al Comité de Facilitación de la OMI que continúe vigilando la eficacia de las Directrices y adopte cualquier otra medida que estime necesaria a la luz de los acontecimientos, incluida la elaboración de un instrumento vinculante.

159. Es importante que todas las partes interesadas aborden los casos de polizonaje con conciencia humanitaria y que no se mate a bordo ni se arroje al mar a personas consideradas como polizones, como se dijo en el debate sobre los océanos y el derecho del mar en el quincuagésimo segundo período de sesiones (véase el párrafo 206).

B. Arreglo de controversias

160. En la Convención se exige que los Estados partes resuelvan las controversias relativas a su interpretación o aplicación por medios pacíficos de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas. Las partes en una controversia que sea susceptible de poner en peligro el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales tratarán de buscar la solución, ante todo, mediante la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial, el recurso a organismos o acuerdos regionales u otros medios pacíficos de su elección.

161. Cuando las partes en una controversia no consigan resolverla por medios pacíficos de su elección la someterán, a petición de cualquiera de ellas, a una corte o tribunal competente. Los Estados partes en la controversia pueden tratar de resolverla por alguno de los cuatro procedimientos vinculantes siguientes: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar; la Corte Internacional de Justicia; el arbitraje, y el arbitraje especial, referido a determinadas controversias. Las decisiones de estos tribunales son firmes y vinculantes para las partes.

162. La Corte Internacional de Justicia conoce actualmente de las siguientes causas relativas a fronteras marítimas y soberanía:

a) Delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein (Qatar contra Bahrein). Por resolución de 30 de marzo de 1998 la Corte dispuso que antes del 30 de marzo de 1999 cada parte presentara una réplica sobre el fondo del asunto. Habiendo impugnado Bahrein la autenticidad de 81 documentos presentados por Qatar, la Corte decidió que este último país presentara además un informe provisional sobre la autenticidad de cada uno de esos documentos;

b) Asunto de la soberanía sobre la península de Bakassi (Camerún contra Nigeria). El 11 de junio de 1998 la Corte resolvió que era competente para decidir la demanda presentada por el Camerún contra Nigeria y que ésta era admisible. La Corte ha decidido que, tras celebrar consultas con las partes, fijará un plazo para que el demandado (Nigeria) presente una contramemoria, ya que el demandante (Camerún) ya ha presentado una memoria sobre el fondo del asunto;

c) Asunto de la destrucción de tres plataformas petrolíferas de propiedad de la Empresa Nacional Petrolífera del Irán y por ella explotadas (República Islámica del Irán contra los Estados Unidos de América). Por resolución de 10 de marzo de 1998 la Corte consideró que la reconvencción propuesta por los Estados Unidos de América era admisible

y debía decidirse con la cuestión principal. Por ello ordenó a las partes que presentaran nuevos alegatos escritos sobre sus pretensiones respectivas. La República Islámica del Irán debía presentar una réplica antes del 10 de septiembre de 1998, y los Estados Unidos de América debían presentar una dúplica antes del 23 de noviembre de 1999. No obstante, en respuesta a la solicitud de la República Islámica del Irán de que el plazo para la presentación de su réplica se ampliara al 10 de diciembre de 1998, la Corte aceptó esto último y amplió el plazo para que los Estados Unidos de América presentaran su dúplica hasta el 23 de mayo del año 2000;

d) Asunto relativo a la jurisdicción en materia de pesquerías (España contra el Canadá). La demanda fue presentada ante la Corte por España. El Canadá planteó una cuestión previa de competencia. La vista pública comenzó el 9 de junio y terminó el 17 de junio de 1998. Ahora la Corte tiene que decidir si es competente para conocer de la causa. La resolución sobre la cuestión previa se dictará en el otoño.

163. El 13 de noviembre de 1997 San Vicente y las Granadinas presentó contra Guinea la primera demanda que se somete al Tribunal Internacional del Derecho del Mar. La demanda, relativa a la pronta liberación del buque mercante *Saiga*, petrolero de bandera de San Vicente y las Granadinas, se presentó en virtud del artículo 292 de la Convención (véanse los párrafos 52 a 54).

164. La controversia territorial entre Eritrea y el Yemen respecto de varias islas del Mar Rojo ha sido resuelta pacíficamente por el tribunal arbitral designado al efecto, que dictó su laudo el 9 de octubre de 1998 en La Haya. El Tribunal decidió unánimemente que las islas, islotes, peñones y elevaciones en bajamar conocidos como islas Mohabbakah y que comprenden, entre otros, los islotes de Sayal, Harbé, Bajo y Alto; las islas, islotes, peñones y elevaciones en bajamar conocidos como Islas Haycock, y las islas Southwest Rocks, son territorio de Eritrea, y también decidió unánimemente que las islas, islotes, peñones y elevaciones en bajamar del grupo Zuqar-Hanish, las islas Abu Ali, la isla de Jabal al-Tayr y las islas, islotes, peñones y elevaciones de bajamar que forman el grupo Zubayr, son territorio del Yemen. El Tribunal condicionó la soberanía del Yemen sobre las islas mencionadas al mantenimiento del régimen pesquero tradicional de la zona, incluido el libre acceso y disfrute por los pescadores de ambos Estados.

VI. Navegación

A. La seguridad del buque

1. Construcción, equipo y condiciones de navegabilidad del buque

165. Las normas y estándares internacionales que rigen la construcción, el equipo y la navegabilidad del buque, que deben aplicar los Estados conforme a lo dispuesto en los artículos 94, 217 y 219 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, son básicamente las que figuran en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y en el Convenio sobre Líneas de Carga de 1996. Hay también una serie de recomendaciones, directrices y códigos que los Estados han venido observando pese a no ser jurídicamente vinculantes.

166. A este respecto, los Estados deberán tomar nota de que los siguientes instrumentos entraron en vigor el 1º de julio de 1998:

- Las enmiendas de 1994 al Convenio SOLAS (aprobadas en virtud de la resolución 1 de la Conferencia) que incluyen un nuevo capítulo IX relativo a la gestión de la seguridad operacional de los buques (Código internacional de gestión de la seguridad);
- Las enmiendas de 1996 al Convenio SOLAS (aprobadas en virtud de la resolución MSC.47(66), de 4 de junio de 1996) relativas al capítulo II y a la sustitución del capítulo III (dispositivos y medios de salvamento) por un nuevo capítulo, con lo que adquiere carácter obligatorio, a partir del 1º de julio de 1998, el Código de dispositivos de salvamento, aprobado en virtud de la resolución MSC.48(66), de 4 de junio de 1996;
- Las enmiendas de 1996 al capítulo II (aprobado en virtud de la resolución MSC.57(67), de 5 de diciembre de 1996) del Convenio SOLAS, que recoge, entre otras cosas, la obligación de aplicar el Código internacional relativo a las normas de comprobación de incendios (aprobado en la resolución MSC.61(67), de 5 de diciembre de 1996);
- Las enmiendas de 1996 a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18) de la Asamblea), aprobadas en virtud de la resolución MSC.49(66), de 4 de junio de 1996;
- Las enmiendas de 1994 al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) (aprobado en virtud de la resolución MSC.32(63), de 23 de mayo de 1994); y las enmiendas de 1996 a dicho Código, aprobadas en virtud de la resolución MSC.59(67), de 5 de diciembre de 1996;
- Las enmiendas de 1996 al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ), aprobado en virtud de las resoluciones MSC.50 (66), de 4 de junio de 1996, y MSC.58(67), de 5 de diciembre de 1996.

167. Desde la publicación del informe del año pasado (A/52/487) se han producido las siguientes novedades:

Graneleros

168. La Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1997 aprobó un nuevo capítulo XII, titulado “Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros”, que se espera entre en vigor el 1º de julio de 1999 en virtud del procedimiento de enmienda tácito (véase SOLAS/CONF.4/25). Las nuevas disposiciones serán aplicables no solamente a los nuevos graneleros, sino también a los ya existentes, lo cual supone que los buques construidos antes del 1º de julio de 1999 que no cumplan los requisitos correspondientes tendrán que ser reforzados o tal vez modificar las características de las cargas que transporten, o bien transportar cargas más ligeras, como grano o madera.

169. La Conferencia aprobó también enmiendas a las Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, que fueron aprobadas por la Asamblea de la OMI en su resolución A.744(18) y habían adquirido carácter vinculante en virtud de las enmiendas introducidas al Convenio SOLAS en la Conferencia de 1994. Las enmiendas de 1997 tienen como finalidad garantizar que las inspecciones de graneleros se centren en particular en las zonas susceptibles de sufrir daños y oxidación.

170. Además, la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar aprobó nueve resoluciones. La resolución 6 tiene como finalidad aclarar la definición de granelero que figura en el capítulo IX del Convenio SOLAS, que establece el carácter obligatorio de la aplicación del código IGS, y la resolución 8 invita al Comité de Seguridad Marítima a que siga examinando la cuestión de la seguridad de los graneleros a los que no se aplica el nuevo capítulo XII, en particular los de eslora inferior a 150 metros, y a que elabore una definición de la expresión “forro sencillo en el costado”.

171. La Asamblea de la OMI aprobó en su 20º período de sesiones dos resoluciones relativas a los graneleros: en la resolución A.862(20), titulada “Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros”, se recogen orientaciones dirigidas a propietarios,

capitanes, empresas de transporte, armadores de graneleros, fletadores y empresas explotadoras de terminales para la manipulación, carga y descarga seguras de cargas sólidas a granel y en la resolución A.866(20), titulada “Orientación que ha de servir de guía a las tripulaciones de los buques y al personal de los terminales para realizar las inspecciones de los graneleros”, se indican las zonas principales de los graneleros que son más susceptibles de sufrir daños u oxidación en una guía sencilla dirigida a la tripulación de los buques y a las empresas explotadoras de terminales.

Petroleros

172. El Comité de Protección del Medio Marino (CEPMM) de la OMI aprobó en principio, en su 40º período de sesiones, un concepto de proyecto equivalente al de los petroleros, de conformidad con la regla 13F 5) del MARPOL 73/78. Los Estados Unidos anunciaron que no admitirían en sus puertos buques tanque proyectados conforme a ese concepto, ya que, según las conclusiones del estudio que habían realizado al respecto, no se consideraba equivalente al proyecto de buque de doble casco (véase MEPC 40/21, párr. 3.29).

2. Normas relativas a la tripulación

a) Dotación de los buques y capacitación de la tripulación

173. El Convenio Internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 y su Código constituyen los “reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” mencionados en el párrafo 5 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a los que deben adecuarse las medidas nacionales.

174. En ese sentido, se recuerda a los Estados que el Convenio de Formación establecía la obligación de presentar a la OMI, antes del 1º de agosto de 1998, información relativa a las medidas administrativas adoptadas para velar por el cumplimiento, la formación y los cursos de capacitación, los procedimientos de certificación y otros factores.

Abandono de la tripulación

175. Todos los años quedan abandonados muchos miembros de tripulaciones en puertos alejados de su país de origen. El armador los deja desamparados en un puerto extranjero sin haberles pagado los salarios que les debía, y sin proporcionarles alimentos ni otras provisiones fundamentales para sobrevivir, ni medios para volver a sus hogares.

176. La mayor parte de los abandonos se producen en caso de apresamiento del buque, tras haber sufrido éste un acciden-

te, como un naufragio, encallamiento o hundimiento, o en caso de quiebra o insolvencia. Cuando se produce un apresamiento, la tripulación suele quedarse a bordo para ocuparse del buque, y con frecuencia no se le presta ayuda alguna para sobrevivir. Los miembros de la tripulación permanecen a bordo todo el tiempo que pueden, pensando que perderán el derecho a recibir los salarios que les deben si dejan el buque¹⁴. El problema del abandono no se limita a la industria del transporte marítimo, sino que es un problema muy generalizado también en la industria pesquera.

177. Los “instrumentos internacionales aplicables” que regulan las condiciones laborales a las que hace referencia el inciso b) del párrafo 3 del artículo 94 están constituidos por el conjunto de normas laborales marítimas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que incluye el Convenio sobre la repatriación de la gente de mar y el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) (No. 147). Los convenios de la OIT en materia de repatriación no han sido ampliamente ratificados y, por tanto, no se desprende con claridad de la Convención si un Estado que no sea parte en ella, está obligado, no obstante, a tener en cuenta los Convenios de la OIT. Tampoco se desprende con claridad de la Convención si el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), que no ha sido ratificado por todos los Estados, pero cuya aplicación es generalizada, cumple el criterio de aceptabilidad general de acuerdo con el párrafo 5 del artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

178. La OIT ha señalado que, si bien ningún instrumento específico trata de manera integral la cuestión de la garantía financiera de la tripulación en el sentido de ofrecer un sistema general de seguro obligatorio para hacer frente a las reclamaciones relacionadas con la tripulación y su familia en caso de lesión corporal, muerte o abandono, varios instrumentos de la OIT se ocupan de esta cuestión en el ámbito de la insolvencia y en el marco de las disposiciones relativas a la seguridad social, aplicables en ambos casos a la tripulación al igual que al resto de los trabajadores (véase el documento LEG 77/4).

179. En el 77º período de sesiones del Comité Jurídico de la OMI hubo amplio acuerdo sobre la necesidad de garantizar, por medio de la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes, el derecho de la gente de mar a obtener una indemnización adecuada por muerte, lesiones corporales o abandono. Se hizo referencia al nivel relativamente bajo de aceptación de los Convenios de la OIT que se ocupaban de esta cuestión con el fin de proteger los derechos e intereses de la gente de mar. Se señaló que el Convenio No. 147 de la OIT, si bien era ampliamente aplicado, recogía únicamente principios generales y dependía de leyes complementarias para su aplicación adecuada. Se pidió al Secretario General

de la OMI que consultase con la OIT la posibilidad de establecer un grupo mixto de trabajo para examinar el tema de la responsabilidad y la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar (véanse las comunicaciones presentadas por la Conferencia Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) en los documentos LEG 77/4/8 y LEG 77/INF.3 y los párrafos 46 a 48 del informe del Comité en el documento LEG 77/11).

180. En una mesa redonda sobre repatriación de la tripulación, celebrada en Nueva York el 8 de mayo de 1998, que organizó el Seamen's Church Institute of the Center for Seafarers' Rights, se formularon una serie de recomendaciones para abordar el problema de cómo asegurar la repatriación de la tripulación abandonada, incluida la creación de un fondo "de seguridad", financiado por la industria, para repatriar a la tripulación desamparada; y la expedición de certificados de responsabilidad financiera de la repatriación a los Estados portuarios.

B. Seguridad de la navegación

181. En el capítulo V del Convenio SOLAS se indican varios servicios para la seguridad de la navegación que debe prestar el Estado del pabellón y se establecen normas que regulan la explotación de los buques. El 1º de julio de 1998 entraron en vigor las siguientes enmiendas al capítulo V: a) las enmiendas de 1994, aprobadas de conformidad con el anexo 2 de la resolución MSC.31 (63), de 23 de mayo de 1994, relativas a la regla 3 (Información que debe figurar en los mensajes de peligro) la regla 4 (Servicios meteorológicos) y la regla 22 (Visibilidad desde el puente de navegación), y b) las enmiendas de 1996, aprobadas de conformidad con la resolución MSC.57 (67), de 5 de diciembre de 1996, relativa a la supresión de la regla 15.1.

182. La resolución A.858(20), relativa al procedimiento de adopción y enmienda de dispositivos de separación del tráfico, otras medidas de organización del tráfico, incluida la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, aprobada por la Asamblea de la OMI en su 20º período de sesiones, confirma que el Comité de Seguridad Marítima está facultado para aprobar medidas de organización del tráfico de buques y sistemas de notificación para buques, así como para enmendarlas.

1. Rutas utilizadas para la navegación

183. En su 69º período de sesiones el Comité de Seguridad Marítima aprobó dos dispositivos nuevos de separación del

tráfico a la altura de la costa de Sudáfrica y un dispositivo nuevo, con una zona costera asociada, a la altura de la costa de España¹⁵. Este último dispositivo queda situado en su totalidad dentro del mar territorial de España; no obstante, el Estado ribereño lo presentó a la aprobación de la OMI, a fin de que pudiesen aprobarse por consenso las adiciones o supresiones pertinentes en beneficio de la comunidad marítima internacional¹⁶.

184. El Comité aprobó también enmiendas a la derrota en aguas profundas al oeste de las Hébridas y enmendó las reglas para la navegación de buques tanque con carga a lo largo de la costa meridional de Sudáfrica¹⁷. Todas las medidas de organización del tráfico aprobadas se aplicarán a partir del 1º de diciembre de 1998.

Estrechos utilizados para la navegación internacional

Estrechos de Malacca y Singapur

185. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 69º período de sesiones cinco dispositivos de separación del tráfico nuevos y enmendó tres de los ya existentes en los estrechos de Malacca y Singapur, junto a otras dos derrotas en aguas profundas, siete zonas de precaución, tres zonas de navegación costera y una zona a evitar¹⁸. El Comité aprobó también las reglas enmendadas para buques que naveguen por los estrechos de Malacca y Singapur¹⁹. Las medidas de organización del tráfico aprobadas se aplicarán a partir del 1º de diciembre de 1998.

Estrecho de Bonifacio

186. Las medidas de organización del tráfico en el estrecho de Bonifacio aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima se aplicarán a partir del 1º de diciembre de 1998 y consistirán en una derrota de dos direcciones y dos zonas de precaución en los accesos al estrecho.

Estrecho de Dover

187. El Subcomité de la Seguridad de la Navegación adoptó para su aprobación por el Comité de Seguridad Marítima una zona a evitar en la línea de separación entre las vías de separación del tráfico del dispositivo de separación del tráfico del estrecho de Dover²⁰.

Estrecho de Estambul, estrecho de Canakkale y mar de Mármara

188. La Asamblea de la OMI tomó nota en su 20º período de sesiones de un informe del Subcomité de Seguridad de la Navegación relativo al examen de la vigencia de las reglas y recomendaciones para la navegación por el

estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara (A/20/9/Add.1, anexo 3). El Comité de Seguridad Marítima tomó nota en su 69º período de sesiones de una declaración presentada por la delegación de Turquía en la que se decía que había sido revisado el reglamento nacional sobre tráfico marítimo que se había presentado a la aprobación del Gobierno el 24 de abril de 1998²¹, y que se habían concluido los pormenores del proyecto de un moderno sistema de servicios de tráfico marítimo. Está previsto que el sistema completo, que incluirá el estrecho de Estambul, el estrecho de Canakkale y el mar de Mármara, esté en pleno funcionamiento en el transcurso del año 2000 (véase MSC 69/INF.25).

189. Habiendo tomado nota de la declaración de Turquía, el Comité dio instrucciones al Subcomité de Seguridad de la Navegación para que, en su 44º período de sesiones, iniciase la elaboración de un nuevo informe en el que figurase los aspectos pertinentes²².

Vías marítimas archipelágicas

190. El Comité de Seguridad Marítima estudió en su 69º período de sesiones la propuesta revisada presentada por Indonesia para la designación de vías marítimas archipelágicas a través de las aguas archipelágicas de Indonesia (MSC 69/5/2), así como el proyecto de Disposiciones generales para la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas que había preparado el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 43º período de sesiones (NAV 43/15, anexo 4). La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) había presentado observaciones sobre el proyecto de disposiciones generales (MSC 69/5/6), y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) había propuesto una simbología para el trazado de las vías marítimas archipelágicas en mapas (MSC 69/5/10).

191. La OACI expresó su preocupación de que el texto del proyecto pudiera comprometer la seguridad de la navegación aérea internacional al permitir la designación de rutas aéreas distintas de las aprobadas por la OACI y al conceder a la OMI jurisdicción sobre las rutas normales de paso para la navegación internacional así como para sobrevuelo.

192. El Comité revisó el proyecto de disposiciones generales para la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas a fin de estudiar, entre otras cosas, las inquietudes manifestadas por la OACI y la simbología propuesta por la OHI, y las aprobó en su resolución MSC.71(69) en la forma de enmiendas de las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572(14), enmendada) que se incluiría como una nueva parte H en la publicación de la OMI, *Ships' Routing*²³.

193. Las Disposiciones generales para la aprobación, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas ofrecen orientación para la preparación, consideración y adopción de propuestas de adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas. Las Disposiciones generales no sólo incorporan disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar o se remiten a éstas, sino que también las amplían introduciendo un nuevo concepto, el de "propuesta parcial de vías marítimas archipelágicas", a fin de recoger el caso de un Estado archipelágico, como Indonesia, cuya situación no le permita proponer la designación de todas las rutas normales de paso y todos los canales de navegación según se establece en las disposiciones pertinentes de la Convención. En los casos en que la OMI aprueba una propuesta parcial de vías marítimas archipelágicas conserva su competencia en el proceso de adopción de las vías marítimas archipelágicas hasta que éstas, incluidas todas las rutas normales de paso, se hayan adoptado. Entre tanto, el derecho de paso por éstas podrá seguir ejerciéndose a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.

194. Si bien la Convención hace referencia en general al derecho de sobrevuelo y a las obligaciones de la aeronave en relación con el paso por vías marítimas archipelágicas, las Disposiciones generales se refieren de manera específica a las obligaciones de las aeronaves civiles dedicadas a la navegación aérea internacional, exigiéndoles que utilicen una ruta aérea situada por encima de una vía marítima designada conforme a los requisitos correspondientes de la OACI. Las Disposiciones generales establecen también que las rutas de los servicios internacionales de tráfico aéreo situadas por encima de las aguas archipelágicas que vayan a ser utilizadas por aeronaves civiles dedicadas a la navegación aérea internacional tendrán que someterse al procedimiento de aprobación de la OACI.

195. Tras aprobar el procedimiento de adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, el Comité de Seguridad Marítima pasó a estudiar la propuesta revisada presentada por Indonesia (MSC 69/5/2). En la propuesta se confirmaba que se trataba de una propuesta parcial de vía marítima archipelágica y que, por tanto, podría ejercerse el derecho de pasaje por las vías marítimas archipelágicas, de conformidad con las Disposiciones generales sobre la adopción, designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, en todas las restantes rutas normales de paso usadas por la navegación y sobrevuelo internacionales y en todos los canales de navegación normales existentes en dichas vías, incluida una vía en dirección este-oeste y otros ramales y empalmes, por el mar territorial de Indonesia y sus aguas archipelágicas, o por las rutas aéreas sobre ellas. En la

propuesta se señalaba que ciertas coordenadas habían sido modificadas como resultado de consultas con otros Estados y de un estudio más detenido de la navegación y sobrevuelo en esas zonas, y que ciertas coordenadas y líneas axiales en el mar de Natuna suponían la promulgación de nueva legislación sobre líneas de base. Posteriormente la Misión Permanente de Indonesia ante las Naciones Unidas informó a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, mediante una nota verbal de fecha 25 de junio de 1998, de la promulgación, con fecha 16 de junio de 1998, de la Disposición gubernamental No. 61 en la que figuraba la lista de coordenadas geográficas para el trazado de las líneas de base del archipiélago de Indonesia en el mar de Natuna (la lista de coordenadas se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 38).

196. El Comité de Seguridad Marítima aprobó con ligeras enmiendas la descripción del sistema parcial de vías marítimas archipelágicas propuesto y, conforme a lo dispuesto en la resolución A.858(20) de la Asamblea (véase el párrafo 182 *supra*), aprobó el sistema parcial en la resolución MSC.72 (69)²⁴, que se publicará en la nueva parte H de la publicación de la OMI, *Ships' Routing*. El sistema no entrará en funcionamiento hasta transcurridos al menos seis meses desde la fecha en que el Gobierno de Indonesia designe las vías marítimas. La OMI pidió a Indonesia que le informase de la promulgación de la nueva legislación sobre líneas de base.

197. La delegación de Indonesia informó más tarde al Comité de Seguridad Marítima de que se habían elaborado las normas correspondientes aplicables al paso de vías marítimas archipelágicas por las aguas archipelágicas de Indonesia de conformidad con los artículos correspondientes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

198. Puesto que era la primera vez que la OMI adoptaba un sistema de vías marítimas archipelágicas, el Comité de Seguridad Marítima decidió que era importante explicar a los marinos la importancia operacional que éstas tenían para la navegación de buques por vías marítimas archipelágicas en aguas en las que se habían designado líneas marítimas archipelágicas, y encomendó al Subcomité de Seguridad de la Navegación que elaborase una circular sobre seguridad de la navegación, invitando a los Estados archipelágicos afectados a que participaran en ésta.

199. En la reunión del Comité, la delegación de Filipinas observó que la experiencia adquirida en el proceso seguido por la OMI para aprobar la propuesta de Indonesia serviría de orientación a otros Estados archipelágicos si decidiesen designar sus propias vías marítimas archipelágicas en el futuro. No obstante, dicha delegación subrayó que las deliberaciones y acuerdos sobre la designación de vías marítimas archipelágicas en Indonesia deberían aplicarse exclusivamen-

te a éstas, y no interpretarse como precedentes para futuras propuestas de designación de vías marítimas archipelágicas²⁵.

2. Sistema de notificación para buques

200. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 69º período de sesiones, en virtud de la resolución MSC.73(69), dos sistemas obligatorios de notificación para buques: "en los estrechos de Malacca y Singapur" y "en el estrecho de Bonifacio", que entrarían en vigor a partir del 1º de diciembre de 1998. El Subcomité de Seguridad de la Navegación aprobó, para su adopción por el Comité de Seguridad Marítima, un sistema obligatorio de notificación para buques en el estrecho de Dover²⁶.

201. Las ventajas de la aplicación de un servicio de tráfico marítimo son que permiten la identificación y el seguimiento de los buques, la planificación estratégica de los movimientos de éstos y la prestación de asistencia e información sobre la navegación. Asimismo, puede ayudar a prevenir la contaminación y a coordinar la actuación en caso de contaminación. Reconociendo que la utilización de diferentes procedimientos de servicio de tráfico marítimo pueden causar confusiones a los capitanes de los buques que transiten de un servicio de tráfico marítimo a otro, la Asamblea de la OMI, en su 20º período de sesiones, aprobó, en su resolución A.857(20), las directrices para servicios de tráfico marítimo, que incluyen directrices para la contratación, titulación y capacitación del personal encargado de esos servicios, en sustitución de la resolución A.578(14) de la Asamblea.

202. En su 20º período de sesiones la Asamblea de la OMI examinó también la resolución A.648 (16), de 1989, relativa a los principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar, a fin de añadir dos nuevas secciones al modelo tipo de presentación de informes (resolución de la Asamblea A.851 (20)).

203. Asimismo, el Subcomité de Seguridad de Navegación aprobó dos sistemas obligatorios de notificación para buques a fin de proteger una especie determinada de ballenas, uno de ellos en la costa nororiental y otro en la costa sudoriental de los Estados Unidos. En este último sistema quedaría incluida una franja de 25 millas náuticas de anchura de aguas costeras a lo largo de 90 millas náuticas de la costa atlántica de Florida y Georgia, y sería aplicable desde el 15 de noviembre al 15 de abril, estación de partos de las ballenas en esa zona²⁷. En su propuesta los Estados Unidos señalaron que, desde 1991, aproximadamente el 50% de las muertes de ballenas de esa especie se debieron a impactos de buques.

204. En el Subcomité de Seguridad de Navegación algunas delegaciones se opusieron a la propuesta porque supondría el primer sistema obligatorio de notificaciones para proteger a una especie determinada de sufrir impactos físicos directos con buques, en lugar de proteger al medio ambiente marino de los buques.

3. Comunicaciones marítimas

205. Dada la evolución de los sistemas de comunicación por satélite no está claro el futuro de los sistemas de radionavegación con base terrestre. La preocupación principal es que, si bien se espera que el sistema mundial de fijación de posiciones y el sistema mundial de navegación por satélite sean plenamente operacionales hasta, por lo menos, el año 2010, no está garantizada su disponibilidad más allá de esa fecha. Reconociendo la necesidad de un sistema futuro que mejore, sustituya o complemente al sistema mundial de fijación de posiciones y al sistema mundial de navegación por satélite, que tienen problemas de integridad, disponibilidad, control y expectativa de vida, la Asamblea de la OMI, en su 20º período de sesiones, aprobó la resolución A.860 (20) sobre la política marítima en relación con un sistema mundial de navegación por satélite.

4. Respuesta en casos de emergencia y prestación de asistencia en el mar

206. En el debate de la Asamblea General sobre el tema “Los océanos y el derecho del mar” en su quincuagésimo segundo período de sesiones, se hizo referencia a incidentes en los que buques que enarbolaban el pabellón de algún Estado Miembro habían lanzado por la borda en aguas infectadas de tiburones a personas que consideraban polizones, sin darles ninguna posibilidad de sobrevivir, o los dejaban a la deriva en alta mar en botes salvavidas abandonándolos a su suerte, así como incidentes de buques que se encontraban en las proximidades de esas personas y se habían negado a prestarles ayuda. La delegación manifestó su esperanza de que los Estados Miembros cumplieran plenamente sus obligaciones conforme a lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 94 y en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y sugirió que los Estados partes afectados facilitaran los resultados de las investigaciones iniciadas en el marco del párrafo 7 del artículo 94 para su inclusión en los informes del Secretario General sobre el tema.

207. La obligación de los buques de prestar auxilio en el mar está consagrada tanto en el derecho consuetudinario como en las convenciones internacionales. El artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige a los Estados que presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, que recojan

a las personas que estén en peligro, y que, en caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros.

208. El Convenio SOLAS establece la obligación de todas las partes contratantes de “garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas, en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y de posible empleo”.

Enmiendas al Convenio SAR

209. Otro instrumento importante es el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento (Convenio SAR), que se aprobó en 1979 para abordar la falta de uniformidad de los planes organizativos nacionales, así como la ausencia de procedimientos comunes normalizados en el plano mundial. El objetivo del Convenio SAR era facilitar el desarrollo de un plan internacional SAR, de forma que, fuera cual fuere el lugar del accidente, el salvamento de las personas que se encontrasen en peligro en el mar estaría coordinado por una organización SAR y, si fuese necesario, mediante la colaboración entre organizaciones SAR vecinas. De esta forma, quedaría asegurada la inexistencia de zonas del mar en las que ningún gobierno se hubiera responsabilizado de la coordinación de una operación SAR.

210. El Convenio SAR, al imponer a las partes obligaciones considerables, como la de establecer las instalaciones costeras necesarias, no ha sido ratificado por tantos países como otros tratados. Si bien entró en vigor en 1985, al 1º de mayo de 1998 había sido ratificado únicamente por 57 países, cuya flota mercante conjunta representa menos del 50% del tonelaje mundial. Como resultado de ello, el desarrollo de planes SAR en las 13 zonas de los océanos del mundo, según establece el Convenio SAR, ha sido relativamente lento, y en 1995, 10 años después de su entrada en vigor, sólo se habían elaborado planes provisionales SAR para nueve regiones. Hubo acuerdo en que estos problemas podrían solucionarse modificando el Convenio SAR.

211. En su 69º período de sesiones el Comité de Seguridad Marítima aprobó, en su resolución MSC.70(69) de 18 de mayo de 1998, enmiendas al Convenio SAR de 1979. Tras su entrada en vigor esas enmiendas dejarán claras las responsabilidades de los gobiernos y harán mayor hincapié en el enfoque regional y en la coordinación entre las operaciones de búsqueda y salvamento marítimas y aeronáuticas.

212. Casi está terminada la labor relativa al establecimiento de un plan mundial de búsqueda y salvamento. Se espera que

la red mundial quede terminada tras la celebración de una Conferencia de los países del Océano Índico, prevista para septiembre de 1998.

213. El Convenio SAR estipula que la delimitación de regiones de búsqueda y salvamento no tiene relación alguna con la delimitación de fronteras entre Estados ni la prejuza. Aunque esta disposición tiene como finalidad facilitar el establecimiento de regiones SAR en zonas en las que los Estados interesados aún no hayan llegado a un acuerdo acerca de la delimitación de las fronteras marítimas, algunos Estados han encontrado dificultades para llegar a un acuerdo de delimitación de una región SAR.

Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos

214. Mientras que el objetivo del Convenio SAR era establecer un sistema mundial para hacer frente a situaciones de emergencia, el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), que se aprobó en 1988 y entró en vigor en 1992, se creó para contar con el apoyo eficaz de comunicaciones necesario. El 1º de febrero de 1999 el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos entrará plenamente en funciones y se exigirá que todos los buques de pasajeros y de carga de tonelaje igual o superior a 300 toneladas brutas cuenten con equipo diseñado para mejorar las posibilidades de rescate en caso de siniestro, incluidas radiobalizas de localización de siniestros por satélite y transpondedores de búsqueda y salvamento para la localización del buque o de las embarcaciones de supervivencia. El Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos ofrece también un servicio de comunicaciones de seguridad y de urgencia, así como de difusión de información sobre seguridad marítima, incluidos avisos meteorológicos y de navegación. Aunque los satélites desempeñan un papel importante en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos, siguen siendo importantes las instalaciones de radio terrestres. El Convenio SOLAS exige que las partes cuenten con instalaciones terrestres de radio adecuadas.

Nueva estructura de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (Inmarsat)

215. En su 12º período de sesiones, celebrado en abril de 1998, la Asamblea de Inmarsat aprobó enmiendas al Convenio de Inmarsat y al Acuerdo de Explotación para dotar a Inmarsat de una nueva estructura. Con la nueva estructura la totalidad de la actividad de Inmarsat estaría a cargo en el futuro de una empresa constituida conforme al derecho nacional, a reserva de la supervisión estatutaria actual, a cargo de la organización intergubernamental, del desempeño

de algunas obligaciones inherentes al carácter de servicio público que incumben a la compañía en virtud de un acuerdo de servicios públicos, que incluiría la obligación de la compañía de seguir prestando los actuales servicios del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos. La decisión de la Asamblea está supeditada a la aprobación por el Consejo de Inmarsat de ciertos documentos de carácter comercial, así como de las condiciones jurídicas relacionadas con la transferencia de actividades a la compañía, y a este respecto se esperaba que el Consejo diese su aprobación en su 74º período de sesiones, en noviembre de 1998 (véase MSC 69/10/2, y el párrafo 10.16 de MSC 69/22).

5. Accidentes marítimos

216. La información que figura en los registradores de datos de la travesía de a bordo puede utilizarse para investigar la causa o causas de un accidente. En su 20º período de sesiones, la Asamblea de la OMI aprobó, en su resolución A.861(20), recomendaciones sobre las normas de funcionamiento de los registradores de datos de la travesía (RDT) de a bordo. En dicha resolución se invita a los gobiernos a que insten a los propietarios y armadores de buques autorizados a enarbolar su pabellón a que instalen RDT a bordo de tales buques lo antes posible, habida cuenta de que es posible que pronto sea obligatorio tener que llevar a bordo tales RDT en virtud del Convenio SOLAS.

217. La Asamblea aprobó también, en su resolución A.849(20), el Código de investigación de accidentes e incidentes marítimos (véase A/52/487, párrs. 137 a 141).

6. Levantamientos hidrográficos y cartografía

218. El párrafo 3 del artículo 24 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar recoge la obligación del Estado ribereño de dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su mar territorial. Por tanto, de manera implícita, la Convención establece la obligación de los Estados de hacer periódicamente levantamientos hidrográficos con toda la precisión posible de acuerdo con la tecnología actual y de publicar las cartas náuticas correspondientes. Esta obligación se ha incluido en el proyecto de regla 9 del nuevo capítulo V del Convenio SOLAS. Este nuevo capítulo, en el que se tratan otras muchas cuestiones relacionadas con la seguridad a bordo, tendrá que ser examinado en profundidad por la OMI y no se aprobará antes del año 2002. Entretanto, la OHI está realizando actividades de cooperación técnica relacionadas con esta cuestión, que incluyen la educación y la transferencia de tecnología, mediante acuerdos bilaterales y con ayuda de otras organizaciones internacionales. Asimismo, la OHI y la OMI han decidido conjuntamente que el

proyecto de regla 9 del nuevo capítulo V del Convenio SOLAS se refleja en la resolución de la Asamblea General sobre el tema “Los océanos y el derecho del mar”. Esta medida facilitará la labor de la OHI y la OMI de convencer a los gobiernos de los Estados ribereños para que asuman su responsabilidad de elaborar cartas y hacer levantamientos hidrográficos de sus aguas jurisdiccionales a fin de mejorar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.

C. Aplicación

219. Dadas las numerosas reglas, reglamentos y normas en vigor, ha dejado de hacerse hincapié en la elaboración de nuevas normas para insistir en la aplicación eficaz de las ya existentes. Prueba de este cambio de actitud son la aprobación del Código internacional de gestión de la seguridad, el establecimiento del Subcomité de ejecución por el Estado de abanderamiento de la OMI, la mayor intervención de la secretaría de la OMI en la supervisión de la aplicación del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y el número creciente de memorandos de entendimiento para el control regional por el Estado del puerto.

1. Jurisdicción del Estado del pabellón

220. El Estado del pabellón es el principal responsable de la aplicación de las normas internacionales. El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar estipula que todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolen su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar. Al tomar estas medidas todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y hará lo necesario para velar por su observancia.

221. Una iniciativa importante de la OMI para reforzar la jurisdicción del Estado del pabellón es el Código internacional de gestión de la seguridad, obligatorio desde el 1° de julio de 1998 para todos los petroleros, graneleros, buques gaseeros, naves de pasaje y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas brutas, que se ampliará a otros buques en 2002. El Código exige el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad por parte de “la compañía”, a la que se define como el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que, haya

aceptado la responsabilidad de la explotación del buque. El sistema de gestión de la seguridad deberá incluir a su vez una serie de requisitos prácticos: una política de seguridad y protección ambiental, instrucciones y procedimientos que velen por la seguridad y la protección ambiental, niveles definidos de autoridad y líneas de comunicación entre el personal de tierra y el de a bordo, procedimientos de notificación de accidentes y otros incidentes, procedimientos para casos de emergencia y procedimientos para auditorías internas y exámenes de gestión. A continuación, se exige a la compañía que establezca y ponga en práctica una política para lograr estos objetivos, lo que incluye la aportación del apoyo de tierra y de los recursos necesarios. No obstante, el Código subraya que la responsabilidad de supervisar la aplicación del Código corresponde al gobierno.

222. El Código internacional de gestión de la seguridad adquirió carácter obligatorio al referirse a él el nuevo capítulo IX del Convenio SOLAS, titulado “Gestión de la seguridad operacional de los buques”, que fue aprobado en 1994 y entró en vigor el 1° de julio de 1998. En el capítulo IX se exige a los gobiernos que expidan un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla las prescripciones del Código internacional de gestión de la seguridad. Este documento también podrá ser expedido por una organización reconocida por el gobierno (o incluso por otro gobierno) y deberá conservarse a bordo una copia de dicho documento de modo que pueda mostrarse para su verificación. También se expedirá un certificado del sistema de gestión de la seguridad a los buques gestionados por una compañía que se ajuste a los requisitos del Código. La verificación se puede realizar durante las inspecciones de control por el Estado del puerto.

223. En un informe de la OMI se señala que se espera que aproximadamente el 78% de los buques mercantes que quedan incluidos en el Código cumplan con esos requisitos el 1° de julio de 1998. Se privará probablemente a los buques que no los cumplan de la cobertura del seguro y se les prohibirá el acceso a los principales puertos marítimos del mundo.

224. En su 20° período de sesiones la Asamblea de la OMI aprobó, en su resolución A.847(20), las directrices para ayudar a los Estados del pabellón a aplicar los instrumentos de la OMI (véase A/52/487, párr. 146).

225. El Subcomité de ejecución por el Estado de abanderamiento aprobó, en su sexto período de sesiones, celebrado en junio de 1998, un formulario de autoevaluación de la labor realizada por el Estado de abanderamiento, para su aprobación definitiva por el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Seguridad Marítima. En el formulario se establecen una serie de criterios uniformes internos y externos

que pueden ser utilizados por el Estado de abanderamiento para obtener una imagen clara del buen funcionamiento de su administración²⁸.

2. Control por el Estado del puerto

226. El control por el Estado del puerto puede servir de red de seguridad en el caso de que los armadores, las sociedades de clasificación, las compañías de seguros o las autoridades del Estado de abanderamiento no hayan cumplido con sus responsabilidades de una u otra manera. Este control desempeña un papel importante en la eliminación de los buques que no se ajustan a las normas.

227. Entre las medidas coercitivas que los Estados del puerto pueden adoptar se encuentra la inspección de los buques que entren en sus puertos para asegurarse de que cumplen los requisitos de la OMI relativos a las normas de seguridad y prevención de contaminación marina, así como la retención de los buques. Otra medida que han utilizado algunos gobiernos es prohibir la entrada en sus puertos de los buques que no cumplan el Código internacional de gestión de la seguridad.

228. El párrafo 2 del artículo 25 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que, en el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria. En el caso de los buques que atraviesen el mar territorial sin recalar en puerto, el Estado ribereño sólo podrá aplicar las leyes y reglamentos nacionales en las que se recogen las normas internacionales generalmente aceptadas relativas al diseño, construcción, dotación o equipo de buques (véase el párrafo 2 del artículo 21 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar).

229. Cabe señalar que el párrafo 3 del artículo 211 de la Convención puede servir de base para que un grupo de Estados establezca requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores. Todo ello "sin perjuicio del ejercicio continuado por el buque de su derecho de paso inocente, ni de la aplicación del párrafo 2 del artículo 25". Uno de los Estados partes del acuerdo de cooperación puede pedir a un buque extranjero que navegue por su mar territorial que le comunique si se dirige a un Estado de la misma región que sea parte en dicho acuerdo de cooperación y, de ser así, que le indique si cumple los requisitos de entrada al puerto de ese Estado.

3. Disposiciones regionales de control por el Estado del puerto

230. En un principio se pensó que el control por el Estado del puerto tendría carácter nacional, pero con la aprobación y aplicación con éxito del memorando de entendimiento de París sobre control por el Estado del puerto quedó claro que las operaciones regionales no sólo eran más eficaces sino también más económicas. Desde entonces otras muchas regiones han decidido establecer su propio sistema: en 1992 se firmó el acuerdo respecto de América Latina (Acuerdo de Viña del Mar); en 1993 se firmó el memorando de entendimiento de Tokio respecto de la región de Asia y el Pacífico; en 1996 se firmó el memorando de entendimiento del Caribe; en 1997 se firmó el memorando de entendimiento del Mediterráneo, y el 5 de junio de 1998 Djibouti, Eritrea, Etiopía, la India, Kenya, las Maldivas, Mauricio, Mozambique, la República Islámica del Irán, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Sudáfrica, Sri Lanka, el Sudán y el Yemen firmaron el memorando de entendimiento sobre control por el Estado del puerto para la región del Océano Índico²⁹.

231. Al igual que los otros acuerdos, el memorando de entendimiento para el Océano Índico estipula que todas las autoridades marítimas signatarias del acuerdo establezcan y mantengan un sistema eficaz de control por el Estado del puerto, y exige que se hagan inspecciones anuales de al menos el 10% del total de los buques mercantes extranjeros que se calcula que entran en el puerto durante el año. Se aconseja el intercambio de información a fin de que los buques que hayan sido inspeccionados por un Estado del puerto y cumplan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación marina no sean sometidos a inspecciones demasiado frecuentes, por cuanto se trata de inspeccionar los buques que supongan un peligro y los que tengan deficiencias de acuerdo con la información de otro Estado del puerto.

232. Otra región que está preparando la aprobación de un memorando de entendimiento en 1999 es la del África central y occidental. En la primera reunión preparatoria para el desarrollo de las capacidades del Estado del puerto y de abanderamiento en la región del África central y occidental, que se celebró en febrero de 1998, 19 países firmaron una declaración conjunta acerca del establecimiento de un sistema de control por el Estado del puerto. Se proyectó la celebración de una segunda reunión en septiembre para examinar el proyecto del texto de un memorando de entendimiento, así como el proyecto de un programa de capacitación. Se espera que en la tercera y última reunión, que se celebrará en 1999, se apruebe el memorando de entendimiento.

233. La mayoría de los océanos del mundo quedarán pronto incluidos en una red mundial de acuerdos regionales de

control por el Estado del puerto. Los países de la región del Golfo Pérsico han convenido de manera oficiosa en la necesidad de establecer un sistema semejante, pero no se ha fijado fecha para la primera reunión preparatoria. La OMI ha estado desarrollando una estrategia mundial sobre control por el Estado del puerto, a fin de asegurar que, aunque los sistemas sean regionales, las normas que se apliquen tengan carácter universal.

234. El memorando de entendimiento de Tokio se enmendó en agosto de 1997 para hacer referencia, entre otras cosas, a los procedimientos de control por el Estado del puerto recogidos en la resolución A.787(19) de la Asamblea de la OMI, así como para incorporar algunas disposiciones de la 17ª enmienda al memorando de entendimiento de París, resultado de la directriz de la Unión Europea sobre control por el Estado del puerto³⁰.

235. Los Estados signatarios de los memorandos de entendimiento de París y Tokio celebraron en marzo de 1998 la primera Conferencia ministerial conjunta. En una declaración conjunta sobre medidas interregionales para eliminar la falta de cumplimiento de las normas en los buques los ministros acordaron reforzar el cumplimiento de las normas de la OIT y la OMI promoviendo la aplicación del control por el Estado del puerto en ambas regiones a fin de aprovechar al máximo su efecto disuasivo. Los ministros acordaron ejercer un riguroso control por el Estado del puerto para verificar el cumplimiento del Código internacional de gestión de la seguridad.

D. Transporte marítimo

1. Transporte de carga

236. Entre los acontecimientos ocurridos desde el informe del año pasado se encuentra la entrada en vigor, el 1º de julio de 1998, de las enmiendas de 1996 al capítulo VI del Convenio SOLAS, que fueron aprobadas por la resolución MSC.47(66), de 4 de junio de 1996; las enmiendas de 1996 al Código CIQ, aprobadas por las resoluciones MSC.50(66) y MSC.58(67), y las enmiendas de 1996 al Código CIG, aprobadas por la resolución MSC.59(67).

237. Las enmiendas al capítulo VI del Convenio SOLAS fueron aprobadas en el 69º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima en la resolución MSC.69(69), de 18 de mayo de 1998. Cuando entren en vigor esas enmiendas sustituirán al texto actual del párrafo 6 de la regla 5 relativa a la estiba y sujeción, en cuya nueva redacción se estipula que "todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel", se embarcarán, estibarán y sujetarán de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga.

2. Transporte de mercancías peligrosas

238. En su 69º período de sesiones el Comité de Seguridad Marítima aprobó, en su resolución MSC.69(69), de 18 de mayo de 1998, una enmienda a la regla 5 (documentos) y a la regla 6 (prescripciones de estiba) del capítulo VII del Convenio SOLAS, semejante a la aprobada respecto del capítulo VI (véase el párrafo 237).

239. El Comité aprobó también las enmiendas 29 a 98 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, que entrarán en vigor el 1º de enero de 1999, con un período de ejecución que finalizará el 1º de julio de 1999. El Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores está estudiando la aplicación obligatoria del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas mediante las enmiendas a los capítulos VI y VII del Convenio SOLAS.

Novedades relativas al Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques (Código CNI)

240. La Asamblea de la OMI aprobó en su 20º período de sesiones el informe sobre la labor realizada en el examen del Código CNI (véanse los documentos A/20/11 y Add. 1 y 2, y A/52/487, párrs. 156 a 158) y aprobó las enmiendas al Código en su resolución A.853(20). Se recomienda que los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI lleven un plan de emergencia de a bordo consistente en: a) el procedimiento para notificar accidentes relacionados con materiales a los que se aplica el Código CNI; b) una lista de autoridades o personas con las que se establecerá contacto en caso de producirse algún accidente; c) una descripción detallada de las medidas que las personas que se encuentran a bordo deben tomar inmediatamente para prevenir, reducir o contener la emisión de materiales a los que se aplica el Código CNI, y d) los procedimientos y puntos de contacto del buque para coordinar las medidas que se tomen a bordo con las autoridades nacionales y locales.

241. En las enmiendas se establece que las prescripciones de notificación de incidentes relacionados con materiales peligrosos, a los que se refiere la regla 7-1 del capítulo VII del SOLAS, se aplicarán tanto a los casos de pérdida efectiva o probable por la borda de carga a la que se aplica el Código CNI como a cualquier incidente en el que se produzca una emisión efectiva o probable de materiales a los que se aplica el Código CNI. La notificación se efectuará también en los casos de daño, fallo o avería sufridos por un buque que transporte dichos materiales.

242. La Asamblea aprobó también la resolución A.854(20) en la que se recogen las Directrices relativas a la elaboración de planes de emergencia de a bordo para los buques que transporten materiales recogidos por el Código CNI. Los objetivos de las Directrices son ayudar a los propietarios de buques a elaborar planes de emergencia de a bordo detallados para los buques que transporten materiales a los que se aplica el Código CNI y ayudar a hacer frente a emergencias a bordo de los buques relacionadas con materiales a los que se aplica el Código CNI y a facilitar información a las autoridades que prestan asistencia en incidentes a los que se aplica el Código CNI.

243. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 69º período de sesiones la propuesta de enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS para hacer obligatorio el Código CNI y acordó establecer como objetivo la aprobación del proyecto del texto revisado del Código en su 71º período de sesiones en 1999 (véase 69/22, anexos 19 y 20).

E. Reclamaciones marítimas

Embargo preventivo de buques

244. El 18 de diciembre de 1997 la Asamblea General en su resolución 52/182, hizo suya la recomendación de la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo de convocar una conferencia diplomática para examinar y aprobar un convenio sobre embargos preventivos de buques. Está previsto que la conferencia se celebre en Ginebra del 1º al 12 de marzo de 1999.

245. El proyecto de artículos del nuevo convenio (LEG/MLM/42-JIGE (IX)/5) que examinará la Conferencia es el resultado del examen del Convenio internacional de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima que realizó el Grupo Intergubernamental Mixto OMI/UNCTAD de Expertos en privilegios marítimos, hipoteca naval y cuestiones conexas. El proyecto del texto sería aplicable a todo apresamiento o retención de un buque como medida preventiva dictada por un tribunal para garantizar una reclamación marítima, pero no incluiría el embargo de un buque en cumplimiento o ejecución de sentencia, laudo arbitral o cualquier otro instrumento con fuerza ejecutiva. Uno de sus objetivos es crear un marco jurídico que proteja los intereses de los propietarios de los buques y de la carga, garantizando la libre navegación de los buques y prohibiendo su embargo por reclamaciones infundadas o no relacionadas con su explotación. Con el examen del Convenio de 1952 se pretendía además armonizar las disposiciones del Convenio sobre

embargos preventivos con las del Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y velar por que el nuevo proyecto de Convenio sobre embargos preventivos comprendiera todos los privilegios marítimos reconocidos en el Convenio de 1993.

VII. Instalaciones y estructuras mar adentro

246. Durante los últimos cinco decenios se han realizado cada vez más actividades de exploración y explotación de los recursos marinos de petróleo y gas en diversas partes del mundo. Esas actividades, que originalmente se concentraban en los yacimientos cercanos a la costa, en aguas menos profundas, se han ampliado para incluir zonas de aguas profundas (por ejemplo, el Golfo de México, la costa del Brasil, el Reino Unido, Noruega, Nigeria, Angola y Filipinas) y de condiciones ambientales rigurosas (por ejemplo, la parte occidental de las islas Shetland, el norte de la Federación de Rusia y el Canadá).

247. De conformidad con los artículos 60 y 80 de la Convención, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar, la construcción, operación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental; también tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas, instalaciones y estructuras. Según el artículo 208, los Estados ribereños dictarán leyes y reglamentos y tomarán las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, que no serán menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados.

248. El sector de las actividades mar adentro se ha autorregulado esencialmente. Sin embargo, teniendo en cuenta su dimensión mundial, se han elaborado algunas normas internacionales sobre ciertas cuestiones, como las normas de trabajo y la capacitación de personal. Existen también normas mundiales sobre la remoción de las instalaciones mar adentro, y más recientemente los debates se han centrado en determinar si la prevención, la reducción y la lucha contra la contaminación resultante de las instalaciones mar adentro deberían reglamentarse a nivel mundial.

A. Normas de seguridad

249. El Comité de Seguridad Marítima determinó en su 69º período de sesiones que en ese momento no era necesario incluir normas de competencia para el personal de las unidades móviles que operaban mar adentro en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, ni en ningún otro instrumento pertinente (MSC 69/22, párr. 7.39).

250. Sin embargo, reconociendo la necesidad de hacer aclaraciones con respecto a la aplicación de las disposiciones del Convenio a las unidades móviles que operaban mar adentro, el Comité decidió que esas disposiciones se aplicaban únicamente a las unidades autopropulsadas en viaje y no a las unidades sin propulsión propia o que estaban estacionadas. Con respecto a las últimas, el Comité recomendó que, al considerar la posibilidad de aplicar normas adecuadas de formación y titulación, el país de matrícula tuviera en cuenta las recomendaciones pertinentes de la OMI, es decir, las resoluciones A.583(13), A.712(17) y el proyecto de resolución de la Asamblea relativo a las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro (véase el párrafo 251 *infra*). Se recomienda que el Estado ribereño en cuya zona económica exclusiva están estacionadas u operan las unidades tenga en cuenta las recomendaciones pertinentes de la OMI y que no imponga a las unidades registradas en otros países normas más rigurosas que las que aplica a las unidades registradas en ese Estado³¹.

251. El proyecto de resolución relativo a las Recomendaciones sobre la formación del personal de las unidades móviles que operan mar adentro, que el Comité aprobó para su presentación a la Asamblea de la OMI en su 21º período de sesiones, que se celebrará en 1999, tiene por objeto garantizar niveles adecuados de seguridad de la vida humana y los bienes en el mar y de protección del medio marino que complementen los prescritos por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada, y por el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Las disposiciones de la recomendación no menoscaban el derecho que tienen los Estados ribereños, en virtud del derecho internacional, de imponer sus propias prescripciones adicionales con respecto a la formación, la competencia y la titulación del personal a bordo de unidades que se dedican a la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo respecto de las cuales esos Estados ejercen derechos soberanos (véase MSC 69/22, anexo 15).

252. El Código de seguridad para el transporte de carga y pasajeros por buques de suministro mar adentro, que fue aprobado por la Asamblea de la OMI en su resolución

A.863(20), de 27 de noviembre de 1997, impone a fletadores y contratistas la norma internacional de evitar o reducir al mínimo los riesgos que corren los buques de suministro mar adentro durante sus operaciones cotidianas de transporte de carga y de personas hacia las instalaciones mar adentro y entre ellas.

B. Remoción y eliminación de instalaciones y estructuras mar adentro

253. El párrafo 3 del artículo 60 y, por referencia, el artículo 80 de la Convención, disponen que los Estados deben retirar las instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso, teniendo en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido a este respecto la organización internacional competente. En caso de que las instalaciones o estructuras no hayan sido retiradas completamente, se dará aviso apropiado de su profundidad, posición y dimensiones. De acuerdo con la definición de vertimiento establecida en el inciso a) del párrafo 5 del artículo 1 de la Convención y la definición del Convenio de Londres y su Protocolo de 1996, el vertimiento en el mar de una instalación o estructura que haya sido retirada de servicio puede considerarse una opción, en cuyo caso se aplicarán el artículo 210 de la Convención y las disposiciones pertinentes del Convenio de Londres.

254. Puede considerarse que las Directrices y normas de la OMI de 1989 para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva (resolución A.672(16) de la Asamblea de la OMI) constituyen las normas internacionales generalmente aceptadas que rigen la remoción de las instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro. A ese respecto, se informa a los Estados que, con arreglo a las Directrices, a partir del 1º de enero de 1998 no se emplazará instalación o estructura alguna en la plataforma continental ni en ninguna zona económica exclusiva a menos que su diseño y construcción permitan retirarla por completo una vez que haya quedado abandonada o permanentemente en desuso (párr. 3.14). Toda instalación emplazada en aguas de menos de 75 metros de profundidad (o menos de 100 metros en el caso de las instalaciones emplazadas después del 1º de enero de 1998) y cuyo peso sea inferior a 4.000 toneladas deberán ser retiradas por completo (párrs. 3.1 y 3.2), salvo en determinados casos (párrs. 3.4 y 3.5).

255. Cabe señalar que la recomendación formulada por el Grupo científico sobre vertimientos de que se revisaran las Directrices de la OMI a la luz de la evolución de los acontecimientos desde su aprobación en 1989 (véase LC/SG 19/11,

párrs. 3.12 a 3.16, y LC/SG 20/12, párrs. 3.19 y 3.20) no fue aprobada por las partes contratantes del Convenio de Londres en su decimonovena Reunión consultiva. Las partes contratantes convinieron en continuar con la preparación de orientación específica sobre desechos, con miras a la aplicación del Convenio de Londres de 1972 y su Protocolo de 1996 (véase A/52/487, párr. 286), en relación con el vertimiento en el mar de plataformas o de otras estructuras industriales; cerciorarse de que dicha orientación tuviera presentes las últimas innovaciones en el ámbito científico y tecnológico que se hubieran producido en ese campo; disponer que la eliminación se considerara en casos concretos y que la norma peso/profundidad de la resolución A.672(16) de la OMI no se considerara el único factor para elaborar una orientación relativa al vertimiento en el mar de plataformas o de otras estructuras artificiales, en virtud del Convenio de Londres de 1972, y que no había necesidad por el momento de pedir a la OMI que sometiera a revisión sus Directrices y normas³².

256. En algunos instrumentos regionales se establecen requisitos más rigurosos para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro. Por ejemplo, una vez que entre en vigor el Convenio de 1992 sobre protección del medio marino del mar Báltico, las partes deberán garantizar que las unidades que operaban mar adentro que estén abandonadas o en desuso sean retiradas completamente y llevadas a tierra.

257. Las partes contratantes en el Convenio para la protección del medio marino del Atlántico nordeste decidieron recientemente (decisión 98/3 de la Comisión OSPAR) que estaba prohibido el vertimiento y el abandono total o parcial dentro de la zona marítima aplicable de las instalaciones mar adentro en desuso. Se admiten excepciones únicamente con respecto a ciertas categorías de instalaciones mar adentro en desuso; por ejemplo, si las instalaciones de acero pesan más de 10.000 toneladas y si la autoridad competente de la parte contratante está de acuerdo en que la evaluación de la propuesta para su eliminación en el mar ha sido hecha de conformidad con el anexo 2 de la decisión 98/3, se demuestra que existen razones importantes para optar por la eliminación en el mar en lugar de la reutilización o el reciclaje, o la eliminación definitiva en tierra, y que se ha consultado a otras partes contratantes al respecto, de conformidad con el anexo 3. De acuerdo con el anexo 4 en cada permiso de eliminación se establecerá un sistema para evaluar y supervisar su cumplimiento³³.

C. Contaminación procedente de las actividades de explotación de petróleo y gas en el mar

258. En la Reunión de Expertos sobre prácticas ecológicas de explotación de yacimientos marinos de petróleo y gas, organizada por el Brasil y los Países Bajos y realizada del 17 al 20 de noviembre de 1997, de conformidad con la decisión 4/15 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible³⁴, se llegó a la conclusión de que para desarrollar la tecnología más moderna y comprender mejor la sensibilidad ecológica era necesario adoptar un enfoque flexible en la formulación de reglamentación, de modo que las normas y los objetivos ambientales se determinaran según las circunstancias de cada caso e incluyeran un mecanismo de reglamentación autónoma. Por lo tanto, el “desarrollo sostenible” de las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas en el mar podría lograrse mediante la elaboración conjunta de directrices sobre las mejores prácticas ambientales en las actividades de exploración y explotación de petróleo y gas en el mar, obtenidas mediante la celebración de debates abiertos entre las industrias, las organizaciones gubernamentales y otras partes interesadas en el marco de las condiciones ambientales, sociales y económicas a nivel regional o local³⁵. El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su 41º período de sesiones, hizo suya esa conclusión y convino en incluir el tema en el programa de sus futuros períodos de sesiones. Además, invitó a los Estados miembros y a las organizaciones interesadas a que presentaran ponencias sobre el tema a fin de que el Comité las examinara.

259. El Comité de Protección del Medio Marino también examinó en su 41º período de sesiones la aplicación de las disposiciones del Anexo I del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (UFPAD) y a las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) (A/52/487, párrs. 279 y 280). El Foro Internacional de Exploración y Producción de la Industria Petrolera dijo que a los efectos del artículo 60 de la Convención consideraba instalaciones a las UFPAD y las UFA³⁶. Greenpeace International expresó la opinión de que el Comité de Protección del Medio Marino debería detectar las disposiciones que resultaran conflictivas o las lagunas existentes en la reglamentación en vigor, y preparar enmiendas al Anexo I con prescripciones específicas aplicables a las UFPAD y las UFA, en virtud del MARPOL 73/78³⁷.

260. El Comité convino en pedir al Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG) que examinara la aplicación del Anexo I del MARPOL 73/78 a las UFPAD y las UFA, y en particular que determinara cuáles reglas eran aplicables, cuáles no lo eran y aquéllas cuya aplicación pudiera resultar dudosa, y que formulara las recomendaciones

al respecto con arreglo a la naturaleza de las dudas suscitadas (véase MEPC 41/20, párrs. 7.3 a 7.7).

VIII.

Desarrollo y ordenación de los recursos marinos y protección del medio marino

A. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

1. Examen mundial de las pesquerías

261. Los nuevos descubrimientos indican que, a pesar del desarrollo de la acuicultura, es poco probable que pueda atenderse la futura demanda de productos de pescado si no hay una explotación racional de los recursos oceánicos del mundo³⁸. A pesar de que los problemas relativos a la ordenación pesquera son ampliamente conocidos y de que ya se han adoptado instrumentos internacionales como el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces y el Código de Conducta para la pesca responsable, la ordenación pesquera en general no ha protegido a los recursos ícticos de la explotación excesiva ni a las pesquerías de la falta de eficiencia desde el punto de vista económico. Los expertos convienen en que esa situación se debe a varios factores claves, como: la falta de voluntad política para efectuar ajustes difíciles, especialmente con respecto al acceso a los recursos ícticos y los derechos de pesca; la persistencia de las subvenciones directas e indirectas; la falta de control del Estado del pabellón sobre las flotas pesqueras; la resistencia de la industria pesquera a los cambios, la falta de participación de las comunidades pesqueras tradicionales en el proceso de adopción de decisiones y la continua utilización de prácticas de pesca destructiva.

262. Se prevé que en el año 2010 la producción pesquera del mundo alcanzará entre los 107 y 144 millones de toneladas. De esa producción, únicamente entre 74 y 114 millones de toneladas estarán disponibles para el consumo humano, aunque se calcula que la demanda de productos pesqueros fluctuará entre 110 y 120 millones de toneladas. La cantidad real que se obtenga de las capturas dependerá, entre otras cosas, de la eficacia de la ordenación de la pesca y de una mejor ordenación de las poblaciones en que actualmente hay sobrepesca, que podrían contribuir a un aumento de 5 a 10 millones de toneladas³⁹.

263. Sin embargo, las evaluaciones recientes de la FAO indicaron que más del 35% de los principales recursos de pesca marina del mundo registraba una tendencia a la disminución y el 25% había alcanzado el nivel más alto de

explotación; además, existían muy pocas posibilidades, en el mejor de los casos, de lograr aumentos en la producción⁴⁰. Como la sobrepesca ha agotado prácticamente especies muy valiosas como el atún, el bacalao y el pez espada, se cree que actualmente los pescadores están recurriendo a otras especies más pequeñas de la cadena trófica marítima⁴¹. Como consecuencia de ello, se han venido utilizando cada vez más para el consumo humano las especies marinas del segundo nivel, de las que normalmente se alimentan los peces que se encuentran en el nivel trófico superior lo que ha causado efectos aún más perturbadores en toda la cadena trófica y podría dar lugar finalmente a una reducción general de la producción. Algunos expertos han advertido que de no detenerse esa tendencia mundial a la baja los ecosistemas marinos podrían sufrir un colapso que de hecho pondría fin a la pesca comercial; han sugerido, además, que en los próximos decenios los encargados de la ordenación pesquera deberían prestar especial atención a la recuperación de la población de peces en extensas zonas marinas protegidas en las que deberían prohibirse las capturas (véanse párrs. 317 a 322). A ese respecto, cabe señalar la reciente decisión adoptada por el Consejo de ordenación de la pesca de Nueva Inglaterra (Estados Unidos de América), de establecer en el golfo de Maine la primera zona marina protegida en que se prohíben las capturas durante un año en vista de la grave reducción de las poblaciones de bacalao en la zona⁴². Otros han pedido a los países interesados que examinen la capacidad de pesca de sus respectivas flotas y que adopten medidas para eliminar la excesiva capacidad de pesca y reducir las presiones al respecto, de acuerdo con normas para lograr una industria de pesca sostenible, especialmente en lo que respecta a los grandes buques industriales⁴³.

264. Debido a prácticas de pesca perjudiciales también deben desecharse cada año aproximadamente 20 millones de toneladas de pescado⁴⁴, así como una gran cantidad de capturas accidentales de tiburones, mamíferos marinos, tortugas y aves marinas. Esas prácticas tienen efectos negativos en la biodiversidad marina. Se sugirió⁴⁵ que podía recurrirse a tecnologías de pesca selectiva para reducir la captura de especies no deseadas y a la adopción de medidas para la ordenación de esos recursos, como el establecimiento de temporadas de veda y zonas restringidas, la definición legal del tamaño de malla y de los peces – a fin de reducir las probabilidades de capturar especies y peces de tamaños no deseados, y que la utilización de las especies capturadas accidentalmente con fines comerciales como posible fuente de alimentación serviría para limitar el problema de la captura incidental y el desecho de productos de la pesca. Además, algunas organizaciones interesadas en el medio ambiente⁴⁶ indicaron que debían adoptarse medidas comerciales para lograr el eficaz cumplimiento de los regímenes de

conservación. Aunque consideran que esas prácticas no se ajustan a las normas de la Organización Mundial del Comercio, a su juicio las distinciones normativas basadas en criterios no relacionados con el producto (en particular las distinciones basadas en los procesos y métodos de producción) deberían constituir la base de un sistema normativo para promover prácticas de pesca sostenible.

265. A ese respecto, en la III Conferencia de Ministros de Pesca, celebrada en A Toxa, España, del 17 al 19 de septiembre de 1997, se aprobó una declaración en la que se invitaba a los organismos internacionales con competencia pesquera y comercial, por un lado, y a la comunidad internacional, por otro, a que buscaran soluciones eficaces a los problemas que se planteaban en cuanto a las relaciones entre los recursos pesqueros y la seguridad alimentaria, las normas comerciales, la capacidad excesiva de pesca, el incumplimiento, por parte de buques que navegan con bandera de conveniencia, de las medidas de conservación y la insuficiente aplicación del Código de Conducta de pesca responsable, y a que las aplicaran a la mayor brevedad posible, con el objeto de definir prácticas de comercio responsable que complementaran y promovieran la pesca responsable⁴⁷.

2. Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías

Océano Atlántico

266. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA) aprobó en su 15º período ordinario de sesiones (Madrid, 14 a 21 de noviembre de 1997) varias recomendaciones y resoluciones relativas a la conservación y ordenación del atún del Atlántico. Entre ellas cabe mencionar el cumplimiento de las normas relativas al tamaño y peso mínimos establecidos para las poblaciones comprendidas en la jurisdicción de la CICAA; la presentación de informes nominales sobre las capturas anuales, la cantidad total del producto desembarcado y los transbordos realizados por los países que son partes contratantes y los que no lo son, la aplicación del límite anual de pesca de atún blanco para 1998 y 1999, la reducción de las cuotas de pesca de pez espada del Atlántico Norte en 1998 y 1999; el establecimiento de porcentajes de captura total permisible y cuotas de pesca de pez espada del Atlántico sur para 1999–2000, la reducción en 1998 de la cantidad total de pesca de aguja azul y aguja blanca, en comparación con las cifras correspondientes a 1996, con excepción de las capturas obtenidas mediante la pesca artesanal en pequeña escala y la recomendación a cada parte contratante de que establezca un programa experimental para crear un sistema de vigilancia de buques por satélite.

267. Además, la CICAA estableció un plan de inspección de puertos que prevé normas mínimas para la realización de inspecciones portuarias de buques nacionales y extranjeros durante las operaciones de descarga y transbordo y fue elaborado con el propósito de garantizar el cumplimiento individual con las medidas de ordenación y facilitar la supervisión general de las actividades de pesca realizadas por cada parte de las especies administradas por la CICAA. De acuerdo con el plan, cuando un buque pesquero se encuentra en el puerto de una Parte Contratante, sus inspectores, debidamente autorizados, estarán facultados para velar por el cumplimiento de las medidas de conservación de la Comisión que se aplican a todas las especies administradas por la CICAA. En caso de violación de esas medidas los inspectores prepararán un informe de la inspección y remitirán copias de éste al Estado del pabellón y a la secretaria de la CICAA. Sin embargo, el plan permitirá que una parte realice la inspección de sus propios buques en cumplimiento de las normas de la Comisión por invitación del Estado del puerto en que se realiza la inspección. La inspección en sí incluirá una revisión de la captura, los aparejos de pesca, muestras de la pesca y todos los documentos pertinentes, entre ellos el cuaderno de bitácora y el manifiesto de carga. Por último, de acuerdo con el plan, el capitán del buque deberá colaborar con los inspectores y las partes en la adopción de medidas en relación con los informes de violaciones determinadas por los inspectores extranjeros sobre la misma base de los informes que presenten los inspectores nacionales con arreglo a su legislación nacional, y colaborar en la facilitación de las actuaciones judiciales y otros procedimientos derivados de esos informes. En caso de inspección, el Estado del pabellón deberá notificar a la CICAA las medidas tomadas con respecto al buque pesquero que enarbola su pabellón.

Océano Atlántico septentrional

268. La Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental aprobó en su decimonovena reunión anual, celebrada en St. John's (Canadá) del 15 al 19 de septiembre de 1997, una resolución por la que se adoptaba un plan para promover la aplicación, entre los buques ajenos a las partes contratantes, de las medidas de conservación y cumplimiento establecidas por la Organización, en vista de la gravedad de las actividades de pesca realizadas en el Atlántico noroccidental por los Estados que no eran partes contratantes.

269. De acuerdo con el plan se presume que el buque de un país que no es parte contratante que haya sido divisado realizando actividades de pesca en la zona regulada por la Organización o que haya participado en alguna actividad de transbordo con otro país que no sea parte contratante, dentro

o fuera de la zona regulada, menoscaba las medidas de conservación y cumplimiento de la Organización. La secretaria de la Organización transmitirá a todas las partes contratantes y al Estado del pabellón del buque divisado información acerca de las actividades observadas. Si las autoridades del buque acceden a que los inspectores de la Organización suban a bordo, los resultados de las averiguaciones de esos inspectores se transmitirán a todas las partes contratantes y al Estado del pabellón del buque. Además, no se permitirá al buque de un Estado que no sea parte contratante que haya sido divisado realizando actividades en la zona y que luego entra en puerto de una parte contratante de la Organización desembarcar o transbordar ningún tipo de pescado hasta que los funcionarios autorizados del Estado del puerto procedan a inspeccionar sus documentos, libros de navegación, aparejos de pesca, capturas a bordo y cualquier otra cuestión relacionada con las actividades en la zona regulada. Por un lado, en todas las partes contratantes están prohibidos el desembarque y los trasbordos de algunas especies enumeradas por la Organización de Pesquerías, a menos que el buque demuestre que las especies fueron capturadas fuera de la zona regulada, y por otro lado, están prohibidos el desembarque y el trasbordo de otras especies, a menos que se hayan capturado de acuerdo con las medidas de conservación y cumplimiento de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental.

270. Otro aspecto del plan, que tiene ciertas similitudes con el memorando de entendimiento de París sobre la aplicación por el Estado del puerto de las normas de la OMI sobre los buques deficientes, es que cada parte contratante debe informar anualmente a la Organización el número de inspecciones de buques ajenos a las partes contratantes que haya efectuado en sus puertos en el marco del plan, los nombres de los buques inspeccionados y el respectivo Estado del pabellón, las fechas y los puertos en que se realizaron las inspecciones, los resultados de esas inspecciones y todas las pruebas presentadas después de la inspección. La información obtenida de esa manera podría ser utilizada por el Comité Permanente sobre las actividades pesqueras realizadas en la zona regulada por Estados que no son partes contratantes para recomendar al Consejo general de la Organización nuevas medidas destinadas a mejorar la observancia, por los Estados que no son partes contratantes, de las medidas de conservación y cumplimiento de la Organización, así como nuevos procedimientos para mejorar la aplicación del plan por las partes contratantes.

271. La aplicación de las medidas de la CICA por el Estado del puerto y el plan de la Organización para promover el cumplimiento por los Estados que no son partes contratantes de las medidas de conservación y ordenación en la zona

regulada parecen tipificar una tendencia positiva existente en las organizaciones subregionales y regionales de pesca a favor de una pronta aplicación de las disposiciones pertinentes del Acuerdo de 1995 relativo a las poblaciones de peces, antes de su entrada en vigor. Tal como se reconoce en el propio Acuerdo, los órganos de pesca regionales y subregionales son considerados mecanismos importantes para la aplicación de muchas disposiciones del Acuerdo, especialmente las relacionadas con el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias.

272. Con respecto al Atlántico nororiental, la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) examinó en su 16ª reunión anual (Londres, 19 a 21 de noviembre de 1997) el informe del Comité Consultivo sobre Ordenación Pesquera del Consejo Internacional para la exploración del mar (CIEM) relativo a la gallineta, la bacaladilla, la caballa y las poblaciones de arenque noruego que desova en primavera. Las cifras correspondientes a la captura total permisible de esas especies para 1998 son las siguientes: para las poblaciones de arenque noruego que desova en primavera localizadas fuera de la jurisdicción nacional en materia de pesca de las partes contratantes, 102.000 toneladas; para la bacaladilla, 650.000 toneladas; para la gallineta, de las zonas ubicadas dentro y fuera de la jurisdicción nacional en materia de pesca de las partes contratantes, 153.000 toneladas. Además, la Comisión logró avances en el establecimiento de un plan conjunto de supervisión y cumplimiento, y convino también en iniciar los trabajos con respecto a la caballa y la gallineta con el fin de evaluar los conocimientos actuales sobre las dos especies y formular las recomendaciones necesarias para la posible formulación en el futuro de medidas de conservación y ordenación al respecto⁴⁸.

Océano Atlántico central

273. En el Atlántico central oriental, el tema de debate del 10º período de sesiones del Subcomité sobre la gestión de recursos dentro de los límites de la jurisdicción nacional, del Comité de Pesca para el Atlántico Centrooriental (CPACO), celebrado en Lomé, del 8 al 11 de diciembre de 1997, fue la elaboración de una estrategia regional para la aplicación del Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable. Se reconoció que el Código revestía particular importancia para los Estados del Atlántico centrooriental teniendo en cuenta la contribución de la pesca a la seguridad alimentaria nacional y a la promoción del desarrollo social y económico, especialmente su capacidad de proporcionar grandes cantidades de especies pelágicas pequeñas de poco valor, para el consumo humano local, así como efectivo y divisas por

menores cantidades de pescado, crustáceos y moluscos de mucho valor.

274. Por lo tanto, se invitó a los miembros del Subcomité a que brindara asesoramiento acerca de las medidas que podían adoptarse en los planos nacional y regional para aplicar el Código, especialmente las disposiciones más importantes para los países de la región del CPACO. Esa información serviría de base para la elaboración de una estrategia regional del CPACO para la aplicación del Código, y con ese propósito se invitó también a los miembros a que determinaran los elementos esenciales que debían formar parte de la estrategia regional⁴⁹.

275. En el Atlántico centrooccidental, la 13ª Conferencia de Ministros de los países miembros de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA), se reunió en Belice del 24 al 27 de noviembre de 1997 para examinar cuestiones regionales relacionadas con la conservación y la ordenación de los recursos marinos vivos y aprobar una declaración (la Declaración de Belice) en que la Conferencia, entre otras cosas, reiteró “su profunda preocupación por la existencia de prácticas comerciales incompatibles con el derecho internacional, que no tienen fundamento científico y no tienen en cuenta los esfuerzos que realizan los países miembros por aplicar el principio de la pesca responsable”. Además, la OLDEPESCA aprobó varias resoluciones relativas a cuestiones como el establecimiento de un sistema de información sobre pesca en cada uno de los países miembros, el desarrollo de la piscicultura en la región, el reconocimiento del apoyo financiero brindado por el Banco Interamericano de Desarrollo a un proyecto sobre la aplicación a nivel regional de los instrumentos jurídicos internacionales sobre la pesca, la supervisión de las cuestiones relacionadas con la pesca previstas en la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), especialmente las relacionadas con la protección de los tiburones, las restricciones de la Unión Europea al comercio de sardina en lata, el embargo impuesto al atún y el apoyo de la OLDEPESCA a la Convención interamericana para la protección y la conservación de las tortugas marinas⁵⁰.

Mar Mediterráneo

276. Además del seguimiento de las decisiones que se adoptarán en su 22º período de sesiones (octubre de 1997) y el examen del informe de la segunda sesión del Grupo de Trabajo sobre Economía y Estadísticas de Pesca y de asuntos de la competencia del Comité en cuanto a la acuicultura, el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), en su 23º período de sesiones, celebrado en Roma del 7 al 10 de julio de 1998, sostuvo extensos debates sobre su programa

de trabajo a largo plazo del Mediterráneo, incluido su programa de trabajo sobre las pesquerías⁵¹.

277. Puesto que han aumentado tanto el valor como el volumen de las pesquerías en el Mediterráneo, cada vez hay más preocupación en torno a los elevados niveles de actividades de pesquerías y la consiguiente mortalidad de la mayoría de las especies, en particular en las grandes pesquerías pelágicas, demersales, y, en menor medida, en las pesquerías pelágicas pequeñas. Otras cuestiones que perjudican las pesquerías en el Mediterráneo son las relacionadas con la degradación del medio marino; la pesca por parte de embarcaciones no identificadas, la pesca intensiva de algunas poblaciones ícticas por encima de los niveles congruentes con rendimientos óptimos a largo plazo, las actividades de pesca que exceden los niveles que permiten el máximo rendimiento económico, y la competencia entre flotas industriales y embarcaciones artesanales y costeras. Puesto que se considera que los pescadores tendrán cada vez más incentivos para mantener las grandes pesquerías pelágicas, y que éstas seguirán siendo mucho mayores de lo que pueden soportar los recursos, es preciso seguir limitando de manera efectiva las actividades de pesca.

278. Es probable que las pesquerías en el Mediterráneo se enfrenten a mediano y largo plazos a una menor producción de peces demersales y especies pelágicas pequeñas, como las anchoas, y a la competencia por los recursos con otros usuarios de la zona costera. Todos esos factores obligarían a los pescadores comerciales a reducir o modificar sus actividades de pesca. En cuanto a las perspectivas de la ordenación de la pesca, el CGPM indicó que preveía regular la pesca mediante el control directo de esas actividades, fundamentalmente mediante el ajuste de la capacidad de la flota, de ser necesario, con el respaldo de medidas técnicas idóneas como el establecimiento de zonas vedadas, temporadas de veda y la limitación del uso de artes de pesca. Así y todo, esos esfuerzos sólo fructificarán si el CGPM y sus miembros: a) adquieren los conocimientos necesarios acerca de las especies altamente migratorias y otras poblaciones de las zonas de su propia jurisdicción, así como de las actividades de todas las embarcaciones autorizadas a pescar en esas zonas; b) intercambian información sobre la explotación y la situación de todas las poblaciones así como sobre las flotas internacionales que operan cerca de sus zonas de jurisdicción; c) acuerdan niveles óptimos de pesquerías y mortalidad y comparten o distribuyen equitativamente las oportunidades de pesca, de modo que las actividades de pesca de las poblaciones pertinentes sean sostenibles; d) elaboren normas encaminadas a velar por la explotación de las poblaciones a los niveles acordados, y e) respeten esas normas.

Océano Índico

279. El séptimo período de sesiones del Comité para el Fomento y la Ordenación de la Pesca en el Océano Índico Sudoccidental de la Comisión de Pesca del Océano Índico se celebró en Mahé (Seychelles), del 29 de septiembre al 2 de octubre de 1997⁵². En la reunión se examinaron los principales acontecimientos desde el último período de sesiones del Comité, la cooperación futura en cuanto al fomento y la ordenación de las pesquerías en la región, la aplicación del Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable, las formas de fortalecer la estructura y las funciones del Comité, y opciones para su función futura.

280. Entre las conclusiones convenidas al finalizar el período de sesiones se decidió que, puesto que se había creado la Comisión del Atún para el Océano Índico, el Comité ya no se encargara de las cuestiones relacionadas con el atún y las especies similares, y que en cambio se concentrara en perfeccionar la política pesquera en los planos nacional y regional mediante la adopción de medidas encaminadas a adaptar el Código a las necesidades y circunstancias particulares del Océano Índico sudoccidental y en avalar su ejecución en los planos nacional y regional. Se decidió que para lograrlo se requeriría la asistencia técnica de la FAO. Por otra parte, el Comité reconoció la importancia de que sus miembros: a) ratificaran o se adhieran al Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por parte de los buques de pesca en altamar, de la FAO (Acuerdo de cumplimiento de la FAO), y el Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces; b) mejoraran las estadísticas, la evaluación de las poblaciones y la vigilancia, el control y la supervisión, con miras a aplicar estrategias adecuadas de ordenación de las pesquerías; c) acopiaran información socioeconómica sobre las pesquerías en vista de la elevada prioridad de esa información en muchos países de la región del Océano Índico sudoccidental; d) intensificaran el intercambio de información sobre pesquerías, y, e) proporcionarían capacitación adicional en materia de estadísticas.

281. Además, dada la importancia del Programa de asistencia en materia de pesquerías para los pequeños Estados insulares en desarrollo que brinda la FAO a esos Estados de la región, el Comité pidió a la FAO que diera los toques finales al Programa a fin de presentarlo ante la comunidad internacional de donantes, ya que las diversas esferas de asistencia facilitarían un mayor desarrollo, conservación y ordenación de las pesquerías de los Estados insulares.

Pacífico septentrional

282. Los representantes del Canadá, el Japón, la Federación de Rusia y los Estados Unidos, principales Estados de origen de las poblaciones de salmón en el Pacífico septentrional,

asistieron a la quinta reunión anual de la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional, celebrada en Victoria (Canadá) del 27 al 31 de octubre de 1997, y aprobaron los informes de sus comités de ejecución, investigación científica y estadísticas, y finanzas y administración⁵³.

283. Con respecto a la cuestión de la ejecución, tras un examen realizado en 1997 por el Comité de ejecución de medidas encaminadas a combatir las pesquerías no autorizadas de salmón, los Estados miembros decidieron mantener en 1998 las medidas coercitivas a niveles similares a los de 1997 como elemento de disuasión ante la amenaza de posibles pesquerías no autorizadas. En ese sentido, los esfuerzos de cooperación permitieron detectar seis embarcaciones que participaban en pesquerías ilegales con redes de enmalle y deriva. Además, los Estados Miembros acordaron alentar a los no miembros, según fuese pertinente, a que adoptaran lo antes posible el Acuerdo de la FAO sobre el cumplimiento como mecanismo que los obligase a velar por que sus embarcaciones pesqueras no menoscaben las medidas de conservación adoptadas por organizaciones regionales de pesca, como la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional.

284. En lo que respecta a la labor del Comité de estadísticas e investigaciones científicas, los Estados Miembros examinaron las estadísticas y las investigaciones científicas del pasado año y acordaron coordinar las actividades de investigación para el año próximo. La Comisión también examinó la situación de las poblaciones de salmón del arco del Pacífico y los efectos de las condiciones climáticas y oceánicas sobre la producción del salmón en el Océano Pacífico septentrional, tomando en cuenta los bajos rendimientos en 1997 de algunas de las poblaciones más importantes desde el punto de vista económico. Por consiguiente, en marzo de 1998 la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional realizó un curso práctico sobre el cambio climático y la producción de salmón, que giró en torno a los efectos del cambio climático y del fenómeno "El Niño" entre 1997 y 1998 sobre las poblaciones de salmón y el Pacífico septentrional, y en particular sobre las regiones geográficas más pequeñas, como el mar de Okhotsk, el mar de Bering, el golfo de Alaska y las aguas costeras de América del Norte. El objetivo del curso era comprender mejor los factores que contribuyeron a que en 1997 disminuyeran los rendimientos del salmón y brindar información que permitiera prever los rendimientos del salmón alrededor del arco del Pacífico en 1998.

Océano Pacífico meridional

285. La cuarta reunión anual de la Comisión sobre la conservación del atún del sur se celebró en Canberra del 8 al 13 de septiembre de 1997, y el período de sesiones se

reanudó del 19 al 22 de enero y del 19 al 21 de febrero de 1998⁵⁴.

286. Al examinar las pesquerías del atún del sur la Comisión analizó los informes presentados por Australia, el Japón y Nueva Zelanda, así como los de Taiwán (provincia de China) y la República de Corea, como observadores. La Comisión convino en la necesidad de tomar medidas urgentes para facilitar la adhesión de la República de Corea e Indonesia a dicha Comisión, así como para garantizar la cooperación de Taiwán (provincia de China), debido a que el nivel de captura de esos Estados no miembros había aumentado tan rápidamente en los últimos años que se había convertido en una amenaza para la recuperación de las poblaciones de atún del sur. La Comisión también observó el incremento de las actividades de pesca de atún del sur por parte de otros no miembros y expresó su preocupación ante esa tendencia. Asimismo reconoció la necesidad de reunir mayor información sobre el particular y de facilitar la adhesión de los no miembros a la Comisión sobre la conservación del atún del sur o a que aplicaran de otra manera sus medidas de conservación y ordenación. Con todo, no se pudo llegar a un acuerdo sobre la adopción prevista de un certificado de comercio para el atún del sur como mecanismo para desalentar las pesquerías de los no miembros, ni tampoco sobre la solicitud de otorgar la condición de observador a Greenpeace.

287. En otro orden de cosas, si bien la Comisión sobre la conservación del atún del sur logró adoptar las recomendaciones de su Grupo de Trabajo sobre especies conexas ecológicamente, en especial las encaminadas a reducir la captura incidental de aves marinas en la pesca con palangre del atún del sur, no pudo llegar a un acuerdo sobre cuestiones tan fundamentales como la captura total permisible y la asignación de cuotas para 1998 debido a una discrepancia entre sus miembros con respecto a la situación de la propia población del atún del sur. Como consecuencia, Australia y Nueva Zelanda decidieron mantener sus cuotas nacionales respectivas a los niveles de 1996/1997 acordados por la Comisión, mientras que, si bien el Japón accedió a limitar su captura de atún del sur con fines comerciales a su cuota nacional para 1996/1997 ejecutaría unilateralmente su programa de pesca experimental por encima de su cuota nacional.

Antártica

288. En la 16ª Reunión Anual de la Comisión sobre la conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, celebrada en Hobart (Australia) del 27 de octubre al 7 de noviembre de 1997 para analizar la conservación y ordenación de los ecosistemas y pesquerías del Océano Antártico, se debatió el problema de la pesca ilegal generalizada de la austromerluza de la Patagonia, a un nivel que según las

estimaciones era 10 veces superior al de la pesca legal. Se considera que en 1996 la captura ilegal de peces en la zona de la Convención superó con creces las 100.000 toneladas, en comparación con la captura permisible de aproximadamente 13.000 toneladas. Esa situación hizo que el Comité Científico de la Comisión advirtiera que si no se tomaban medidas inmediatamente, las poblaciones de peces se enfrentaban a su extinción inminente⁵⁵.

289. Los Estados miembros de la Comisión coincidieron en lo siguiente: a) que las pruebas presentadas por sus Estados miembros durante 1996/1997 y principios de la temporada de 1997/1998 sobre la pesca ilegal no declarada y no regulada en gran escala en la zona de la Convención menoscababa enormemente la labor de la Comisión encaminada a lograr el objetivo de la Convención; b) que la magnitud de la pesca ilegal, no declarada y no regulada suponía una grave amenaza para la conservación de las poblaciones de austromerluza en el futuro inmediato, así como para la supervivencia de diversas especies de aves marinas en el Océano Antártico capturadas incidentalmente en actividades de pesca con palangre; c) que toda la información recibida indicaba que las partes no contratantes no observaban el régimen de conservación de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico ni respetaban los derechos soberanos de los Estados costeros en la zona de la Convención; d) que, según informes, no sólo embarcaciones de partes no contratantes en la Comisión, sino también embarcaciones de las partes contratantes pescaban en la zona de la Convención, en contravención de las medidas de conservación en vigor, y e) que la situación exigía esfuerzos colectivos de los miembros de la Comisión, medidas por parte de los Estados del pabellón y Estados costeros, y disposiciones con respecto a las partes no contratantes con miras a aplicar y hacer cumplir las medidas de conservación relativas a los recursos vivos en la zona de la Convención⁵⁶.

290. En vista de lo anterior, en 1997 la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico comenzó a elaborar un conjunto integrado de disposiciones políticas y jurídicas que incluía nuevas medidas de conservación, a saber, 118/XVI (Plan para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la Comisión por las embarcaciones que no son partes contratantes) y 199/XVI (Requisito de que las partes contratantes otorguen licencia a los buques de su pabellón para navegar en la zona de la Convención); resolución 12/XVI sobre los sistemas de vigilancia de buques, enmiendas al texto del sistema de inspección, y mecanismos para hacer frente a las actividades de las partes no contratantes. Se tomaron algunas medidas a partir de las experiencias de otras organizaciones de pesquerías, en particular la Organización de Pesquerías del Atlántico

Noroccidental y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA). En otras medidas se tomaron en cuenta hechos recientes en materia de derecho internacional, incluidas las disposiciones pertinentes del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces relacionadas con el intercambio de información sobre todas las embarcaciones que pescan en violación de las medidas de conservación de alguna organización de pesquerías⁵⁷.

291. Con respecto a la prevención de la mortalidad incidental de las aves marinas durante las pesquerías, la Comisión indicó que había adoptado una medida de conservación revisada, 29/XV (Reducción al mínimo de la mortalidad incidental de los pájaros marinos durante las operaciones de pesca o investigación con palangre en la zona de la Convención) que, gracias a las aclaraciones y a la eliminación de incongruencias, mejoraría el cumplimiento de las medidas⁵⁸. Según algunas investigaciones los palangres utilizados para la captura de la austromerluza eran los principales responsables de la muerte en gran escala de aves marinas, algunas de las cuales estaban clasificadas como especies en peligro de extinción. Se estima que unas 140.000 aves murieron durante las actividades pesqueras de 1996⁵⁹.

292. Cabe destacar que, según informes, a pesar de la situación prevaleciente, en la reunión anual de la Comisión se acordó eliminar casi todas las zonas vedadas del Océano Antártico para la pesca de la austromerluza de la Patagonia y se aprobó una captura total permisible para 1997/1998 de más de 18.000 toneladas⁶⁰.

3. Conservación y ordenación de mamíferos marinos

293. En la 50ª reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Muscat (Omán) del 16 al 20 de mayo de 1998 se examinaron los límites de la captura comercial de ballenas y como actividad de subsistencia por parte de aborígenes, la muerte de ballenas a manos del hombre, los objetivos de los refugios para las ballenas en los océanos australes, las investigaciones ambientales, la ordenación de los pequeños cetáceos y la cooperación con otras organizaciones internacionales, y el procedimiento revisado de ordenación.

294. En la reunión la Comisión Ballenera Internacional mantuvo su decisión de 1982, en la que había establecido como cero los límites de la captura comercial de la ballena. Por consiguiente, por una parte denegó la solicitud del Japón de otorgar una asignación provisional de socorro de 50 rorcuales aliblanco para las pequeñas comunidades costeras dedicadas a la captura de ballenas y, por la otra, instó a Noruega a que pusiera fin a todas las actividades balleneras en zonas bajo su jurisdicción nacional. Asimismo indicó que,

si bien la Comisión había hecho suyo el procedimiento revisado de ordenación para la captura comercial de ballenas, había que completar la labor sobre varias cuestiones (procedimientos de inspección y programa de observación) antes de considerar la posibilidad de establecer límites de captura distintos de cero.

295. En otras decisiones la Comisión Ballenera Internacional renovó los límites de captura de diversas poblaciones de ballenas como actividad de subsistencia de aborígenes en los mares de Bering, Chukchi, Beaufort, el Pacífico nororiental, Groenlandia occidental, Groenlandia oriental y San Vicente y las Granadinas. Con todo, exhortó al Japón a que se abstuviera de otorgar permisos para capturas con fines científicos para dos programas propuestos, uno en el hemisferio meridional y otro en el Pacífico noroccidental. En cuanto a la ordenación de cetáceos pequeños, la Comisión Ballenera Internacional aprobó una resolución relativa a la pesca directa de ballenas blancas e instó a que se adoptaran límites preventivos en su ordenación.

296. En cuanto a la cuestión de los refugios de ballenas en los océanos australes, la Comisión aprobó una resolución por la que señalaba a su Comité Científico los objetivos de dichos refugios, en particular en lo tocante a la vigilancia de las poblaciones depauperadas y las investigaciones relativas a los efectos de los cambios ambientales sobre las poblaciones de ballenas. En ese sentido, la Comisión Ballenera Internacional decidió fomentar su cooperación con otras organizaciones internacionales en materia de investigaciones científicas, así como interesarse más por las investigaciones en torno a los cambios ambientales y sus efectos sobre los cetáceos.

297. En otro orden de ideas, la Segunda Reunión de las Partes en el Acuerdo sobre los Cetáceos Pequeños del Mar Báltico y el Mar Norte, celebrada en Bonn del 17 al 19 de noviembre de 1997, afirmó que una de las cuestiones más importantes a las que debían hacer frente las partes era la necesidad de reducir la cantidad de pequeños cetáceos capturados incidentalmente en las actividades pesqueras. Por consiguiente, la Reunión decidió que el nivel de captura incidental debería reducirse a menos del 2% de las poblaciones⁶¹.

298. La Reunión también centró su atención en la influencia de los contaminantes sobre los cetáceos pequeños y decidió seguir investigando los efectos de los contaminantes orgánicos sobre los cetáceos y, en los casos pertinentes, las medidas que habría que tomar. Más aún, adoptó recomendaciones sobre el establecimiento de zonas protegidas, la forma de evitar molestias a los animales, y nuevos proyectos de investigación, en particular con respecto a la situación de las poblaciones y las causas de las amenazas a los cetáceos pequeños.

B. Recursos marinos no vivos

299. A la vez que establece un régimen internacional de los océanos, la Convención proporciona un marco apropiado para el aprovechamiento sostenible y la ordenación racional de los recursos marinos vivos y no vivos. En la sección precedente se trató de los recursos marinos vivos. Los recursos marinos no vivos comprenden los minerales de playa y costeros, los minerales de aguas profundas, los yacimientos marinos de petróleo y gas y las sustancias químicas y el agua potable provenientes del mar.

Minerales de aguas profundas

300. La explotación de recursos marinos no vivos es uno de los beneficios más importantes que puede obtener un Estado ribereño de su zona económica exclusiva. En virtud de la Convención, el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos (artículo 56 (1) (a)). El gas y el petróleo siguen siendo en todo el mundo uno de los recursos más importantes de la zona económica exclusiva. Además de los nódulos polimetálicos que se hallan en el fondo marino, están adquiriendo cada vez mayor importancia nuevas fuentes de metales como los sulfuros polimetálicos presentes en los respiraderos hidrotérmicos que se encuentran en las fisuras de los fondos marinos y las capas ricas en cobalto que recubren el fondo marino. Mientras que los nódulos polimetálicos contienen níquel, cobre, cobalto y manganeso, los sulfuros polimetálicos son ricos en cobre, zinc, oro y plata. La composición metálica de las capas es similar a la de los nódulos, salvo que el contenido de cobalto de aquellas es relativamente más alto.

301. Los tres tipos de yacimientos del fondo marino están dentro o fuera de los límites de la jurisdicción nacional. Cuando se encuentran fuera de esos límites, se considera que forman parte del patrimonio común de la humanidad y su administración correspondería a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. La Autoridad ya ha aprobado los planes de siete primeros inversionistas para explorar los nódulos polimetálicos y está estudiando el otorgamiento a esos inversionistas de los contratos de exploración. En vista de los estudios y las investigaciones que se han realizado últimamente en relación con los sulfuros polimetálicos y las capas ricas en cobalto, se ha solicitado a la Autoridad que comience a elaborar normas de exploración de esos minerales (véase el párrafo 34).

302. Respecto de los sulfuros polimetálicos que se presentan en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño, en

1991 se descubrieron respiraderos hidrotérmicos acompañados de yacimientos de sulfuros polimetálicos en el Mar de Bismarck (Papua Nueva Guinea). En 1996, el Gobierno de Papua Nueva Guinea otorgó licencia a una compañía para que explorara una superficie de más de 5.000 kilómetros cuadrados de lecho marino en su zona económica exclusiva, a una profundidad de unos 1.000 metros. Según la compañía, las reservas de oro que contienen los sulfuros son más abundantes que las que se hallan en muchos depósitos terrestres y valen miles de millones de dólares. Aún no se dispone de la tecnología minera que permita explotarlos y se cree que hay que extraer alrededor de 1.000 toneladas diarias de sulfuros para que la operación resulte económicamente viable⁶². Se ha informado que en noviembre de 1997, la misma compañía obtuvo el derecho de propiedad sobre casi 2.000 millas cuadradas (alrededor de 5.200 kilómetros cuadrados) de las aguas territoriales [sic] de Papua Nueva Guinea⁶³.

Yacimientos marinos de petróleo y gas

303. La industria de yacimientos marinos de petróleo obtuvo grandes ganancias en 1997 y su futuro es auspicioso. En 1997 aumentaron las utilidades de todos los agentes que intervienen en ella, como las compañías de petróleo y gas, las empresas sondeadoras, y los fabricantes y abastecedores de equipos utilizados en yacimientos marinos. El optimismo que existe respecto del futuro se basa, entre otras cosas, en la alta tasa de utilización de las plataformas de perforación (cercana a la capacidad máxima), la gran cantidad de plataformas que se están construyendo (por ejemplo, el número más alto de plataformas móviles desde el decenio de 1980), un aumento de la construcción de las embarcaciones de suministro mar adentro que se utilizan en las perforaciones de exploración y en el aprovechamiento de los yacimientos marinos y el incremento de las inversiones de las compañías de petróleo y gas en nuevos contratos de arriendo. Se calcula que en 1998 Angola, Australia, Bangladesh, Camboya, Camerún, Dinamarca, Egipto, los Estados Unidos, Gabón, Irlanda, Namibia, Senegal, el Reino Unido y Trinidad y Tabago, entre otros países, licitarán nuevas superficies marinas⁶⁴.

304. En 1997 la producción de los yacimientos marinos aumentó a 22,5 millones de barriles diarios en todo el mundo, lo que representa casi un tercio de la producción mundial total de petróleo. Las previsiones indican que para el año 2000 la producción mundial de petróleo marino se elevará a 27,5 millones de barriles diarios, 10% de la cual provendría de yacimientos de aguas profundas⁶⁵.

305. El desplazamiento de la explotación de petróleo y gas a yacimientos que se encuentran en aguas más profundas alejadas de la costa planteó una importante cuestión de demarcación entre los Estados Unidos y México respecto de

sus plataformas continentales en el Golfo de México. Una zona de la parte occidental del Golfo, llamada el *donut hole*, que en los últimos años se ha considerado propicia para las perforaciones exploratorias, se extiende a más de 200 millas náuticas de la costa de ambos países, aunque geológicamente pertenece al borde exterior de la plataforma continental. Hasta mayo de 1998 los dos países habían celebrado dos rondas de conversaciones para dirimir la jurisdicción sobre esa zona. Un grupo bilateral de expertos intercambió información técnica y convino en que se realizarían estudios sobre el terreno y se celebraría una reunión en octubre de 1998. Mientras tanto, los Estados Unidos devolvieron sin abrir las ofertas que se habían presentado para la licitación en régimen de arriendo de varios bloques situados en el *donut hole* en agosto de 1997 y también dejó sin efecto la licitación prevista para marzo de 1998⁶⁶.

C. Ecosistemas, hábitat y especies

1. Diversidad biológica marina y costera

306. En su cuarta sesión, celebrada en mayo de 1998, la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica aprobó por su decisión IV/5 el programa de trabajo sobre diversidad biológica marina y costera. El objetivo del programa es fomentar el cumplimiento del Mandato de Yakarta sobre diversidad biológica marina y costera mediante la determinación de objetivos operacionales y actividades prioritarias en el marco de cinco elementos fundamentales de programa. La Conferencia de las Partes decidió que la aplicación del programa de trabajo se centraría en los siguientes principios básicos: el criterio basado en los ecosistemas, el criterio de precaución, la importancia de la ciencia, la participación de comunidades locales e indígenas y la utilización de la lista de expertos.

307. Se decidió también que las actividades emanadas del programa debían ser rentables y eficaces. Habría de evitarse la duplicación de esfuerzos y debía procurarse armonizar los programas de trabajos respectivos mediante la actuación coordinada de la secretaría del Convenio y otros órganos pertinentes, en particular, los mencionados en el párrafo 13 de la decisión II/10, y de la secretaría del Convenio sobre las marismas. Cabe señalar que la Asamblea General y la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se incluyen en dicho párrafo.

308. Los principales objetivos operacionales del programa de trabajo en las cinco esferas temáticas establecidas en el Mandato de Yakarta aparecen en el presente informe de la manera siguiente: a) ordenación integrada de zonas marinas y costeras (párrs. 419 a 427), b) zonas marinas y costeras

protegidas (párrs. 317 a 327), c) utilización sostenible de recursos marinos y costeros vivos (párrs. 309 y 310), d) maricultura (párr. 311) y e) especies exóticas (párrs. 312 a 314).

Recursos marinos y costeros vivos

309. En la Conferencia se acordó: a) promover el criterio basados en los ecosistemas en relación con los recursos marinos y costeros vivos, lo que incluye la determinación de las variables o interacciones más importantes, con el propósito de evaluar y vigilar los componentes de la diversidad biológica, el empleo sostenible de esos componentes y los efectos en los ecosistemas; y b) poner a disposición de las partes información sobre los recursos genéticos marinos y costeros, incluida la que se obtenga por bioprospección.

310. En una conferencia internacional titulada "Towards Policies for Conservation and Sustainable Use of Aquatic Genetic Resources" (En pro de políticas de conservación y utilización sostenibles de los recursos biogenéticos acuáticos), celebrada en Bellagio (Italia) en abril de 1998, que fue organizada por el Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), se examinaron la situación y las necesidades en materia de políticas sobre conservación y utilización sostenible de los recursos genéticos acuáticos. También se estableció que es necesario aclarar los fundamentos conceptuales, sociales, científicos y políticos de las medidas y las nuevas iniciativas relacionadas con los recursos genéticos acuáticos, entre ellos, el reparto de los beneficios derivados de la explotación de los recursos que se encuentran en zonas fuera de la jurisdicción nacional⁶⁷.

Maricultura

311. La Conferencia de las Partes convino en evaluar las consecuencias del cultivo marino en la diversidad biológica marina y costera y fomentar el empleo de técnicas que reduzcan al mínimo su incidencia negativa.

Introducción de especies nuevas o extrañas

312. Tanto la OMI como la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica han subrayado que se necesitan nuevas normas para tratar el problema. En ese sentido se prevé aprobar en el año 2000 un nuevo anexo del Convenio MARPOL 73/78 sobre la ordenación del agua de lastre junto con directrices para su aplicación (véase la resolución A.868 (20) de la Asamblea de la OMI, de 27 de noviembre de 1997), y en el programa de trabajo para el cumplimiento del Mandato de Yakarta se prevé la formula-

ción de una estrategia científica mundial que encauce la prevención, el control y la erradicación de especies extrañas perjudiciales para los ecosistemas, hábitat y especies marinas y costeras. La elaboración de disposiciones detalladas jurídicamente vinculantes está prevista en el artículo 196 de la Convención sobre el Derecho del Mar, según el cual los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la introducción intencional o accidental de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

313. Los principales objetivos operacionales del programa de trabajo sobre especies y genotipos extraños son: a) llegar a comprender mejor las causas de la introducción de especies y genotipos extraños y la manera en que ello repercute en la diversidad biológica; b) determinar las deficiencias de que adolecen los instrumentos jurídicos, directrices y procedimientos existentes o propuestos a fin de contrarrestar la introducción de especies y genotipos extraños que amenazan los ecosistemas, hábitat o especies y las consecuencias negativas de esa introducción, prestando especial atención a los efectos transfronterizos, y recoger información sobre las medidas nacionales e internacionales que se han tomado para resolver estos problemas, con miras a elaborar una estrategia científica mundial que permita abordar la prevención, el control y la erradicación de las especies extrañas que representan un peligro para los ecosistemas, hábitat y especies marinas y costeras; y c) confeccionar una “lista de incidentes” vinculados a la introducción de especies y genotipos extraños valiéndose del proceso de presentación de informes nacionales u otro medio apropiado. Se ha fijado un plazo mínimo de tres años para la aplicación de los dos primeros objetivos operacionales; no se ha establecido ningún plazo para el tercer objetivo.

314. El progreso alcanzado por la OMI respecto del problema de la introducción de organismos y agentes patógenos acuáticos indeseables por la descarga de agua de lastre figura en la sección del presente informe correspondiente a la contaminación causada por buques (véanse los párrafos 356 a 359).

Novedades en el ámbito nacional

315. En el comunicado de la reunión de Ministros del Medio Ambiente del Grupo de los Ocho, celebrada en Leeds (Reino Unido), del 3 al 5 de abril de 1998, los Ministros se comprometieron a intensificar sus esfuerzos de forma coordinada para fomentar medidas y acuerdos internacionales tendientes a anular el deterioro de los ecosistemas marinos, promover la utilización sostenible y la conservación de la diversidad biológica marina y elaborar sistemas de ordenación fundados

en el criterio de los ecosistemas. En el marco general de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ello abarcaba: el Programa de mares regionales del PNUMA, los acuerdos regionales y mundiales sobre la ordenación y la utilización sostenible de los recursos marinos vivos, incluidos el acuerdo de las Naciones Unidas de 1995 relativo a las poblaciones de peces transzonales y peces altamente migratorios y el Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO; el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra; y la iniciativa internacional sobre los arrecifes coralinos.

316. En la Reunión Ministerial de la Comisión de Oslo y París (OSPAR), celebrada el 22 y 23 de julio de 1998, las partes contratantes del Convenio para la protección del medio marino del Atlántico nordeste, que entró en vigor el 25 de marzo de 1998, aprobaron un nuevo anexo V sobre la protección y conservación de los ecosistemas y de la diversidad biológica de la zona marítima de la Convención. En la decisión por la que se aprueba el anexo V se alude a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular a las disposiciones relativas a la navegación y explotación de recursos naturales. En el anexo V se asigna a la OSPAR la tarea de elaborar programas y medidas para el control de los efectos negativos reales y posibles de las actividades humanas en determinadas especies, comunidades y hábitat y en procesos ecológicos concretos. No obstante, la OSPAR no puede aprobar ningún programa ni medida que se refiera a la ordenación de la pesca o el transporte marítimo. Si considera que es conveniente tomar medidas al respecto, lo debe señalar a la atención de la autoridad o el órgano internacional competente⁶⁸.

2. Zonas marinas protegidas

317. Se han establecido zonas marinas protegidas para preservar, entre otras cosas: a) zonas importantes desde el punto de vista ecológico y biológico; b) determinados organismos marinos; c) procesos geológicos o geomorfológicos importantes; d) paisajes marinos hermosos; e) lugares de valor cultural o histórico; y f) lugares de esparcimiento. Las redes de zonas marinas y costeras protegidas, de otras zonas de conservación y de reservas de la biosfera son instrumentos importantes y útiles para que en los planos nacional y regional se fomente la conservación y ordenación integradas y la utilización sostenible de la diversidad biológica y de los recursos marinos y costeros.

318. Se utilizan varios términos para referirse a las zonas marinas protegidas⁶⁹, tales como “refugio de especies marinas”, “reservas marinas”, “parques marinos”, “paisajes marinos protegidos” y “refugio de flora y fauna silvestres”.

319. En varios instrumentos regionales y mundiales se alienta a los gobiernos a que designen zonas marinas protegidas, como la Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (1972), la Convención relativa a los Humedales de Importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (1971), la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres (1979), el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992) y también el capítulo 17 del Programa 21 emanado de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Además de los instrumentos mencionados también existen protocolos relativos a zonas especialmente protegidas que se han aprobado con arreglo a varias convenciones regionales patrocinadas por el PNUMA⁷⁰.

320. En general, los gobiernos nacionales designan las zonas marinas protegidas; los refugios para las ballenas en los océanos Índico y Austral, establecidos por la Comisión Ballenera Internacional, constituyen excepciones a esa regla.

321. En la cuarta sesión de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica se aprobó la decisión IV/5, en la que se establecieron los principales objetivos operacionales del programa de trabajo sobre las zonas marinas y costeras protegidas, a saber: a) facilitar la investigación y la vigilancia relativos al valor de las zonas marinas y costeras protegidas o de zonas en las que se practica una ordenación restringida similar y de sus efectos en la utilización sostenible de los recursos marinos y costeros vivos; y b) formular criterios para el establecimiento de zonas marinas y costeras protegidas y su ordenación. Se ha fijado un plazo de tres a cinco años para alcanzar el primer objetivo operacional y un mínimo de tres años para el segundo.

322. La ordenación de cada zona protegida depende del carácter de los recursos, de su utilización y de las actividades que se realizan en ella. Pueden emplearse varias técnicas de ordenación: algunas zonas se protegen de todas las actividades que pueden dañar el medio ambiente; a otras se las protege únicamente contra determinadas actividades, por ejemplo, ciertas operaciones pesqueras o el transporte marítimo.

Medidas para proteger las zonas marítimas del transporte

323. No todas las zonas marinas protegidas requieren que se las resguarde de forma especial de l transporte marítimo. De forma análoga, puede que muchas zonas que necesitan ese tipo de protección no hayan sido designadas zonas marítimas protegidas.

324. No se pueden tomar de forma unilateral las medidas destinadas a proteger del transporte marítimo una zona marítima determinada en zonas situadas más allá del mar territorial. El párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el MARPOL 73/78, las Directrices de la OMI para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.720(17)) de la Asamblea de la OMI y, más particularmente, la resolución A.572(14) de la Asamblea de la OMI, en la que se basan las disposiciones generales sobre los sistemas de ordenación del tráfico, exigen que el Estado ribereño que desea proteger una zona marítima especialmente sensible presente una propuesta a la OMI para su aprobación.

325. En el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se dispone que un Estado ribereño puede señalar a la atención de la organización internacional competente (OMI) el hecho de que “un área particular y claramente definida” de sus respectivas zonas económicas exclusivas requiera la adopción de medidas obligatorias especiales para prevenir la contaminación causada por buques, por reconocidas razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico. La organización internacional competente (OMI) determina luego si las condiciones en esa área corresponden a los requisitos enunciados en el párrafo 6 del artículo 211. Si la organización así lo determina, el Estado ribereño podrá adoptar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, aplicando las reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las “áreas especiales”.

326. En su 41º período de sesiones de 1998, el Comité de Protección del Medio Marino decidió que se revisaran las Directrices sobre zonas marinas especialmente sensibles y tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia con respecto a las zonas marinas especialmente sensibles (MEPC 41/62) había recomendado que se utilizaran procedimientos simples y rápidos para señalar zonas marinas especialmente sensibles, que se mostraran esas zonas en mapas hidrográficos, que no se examinaran aisladamente los aspectos relacionados con el medio ambiente, la seguridad de las embarcaciones y la navegación y que se revaloraran las directrices a la luz de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (MEPC 41/20, párrs. 6.1 a 6.7).

327. La OMI sólo ha designado dos zonas marinas especialmente sensibles: la Gran Barrera de Arrecifes en Australia y el archipiélago de Sabana-Camagüey en Cuba, designado en 1997 por la resolución MEPC.74(40) del Comité de Protección del Medio Marino (véase MEPC 40/21, anexo 3).

D. Protección y preservación del medio marino

328. El Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP) examina como parte de su programa ordinario el tema "Cuestiones de particular interés relacionadas con la degradación del entorno marino". En su 28º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 20 al 24 de abril de 1998 (Reports y Studies No. 66 del GESAMP), el GESAMP formuló una declaración incluida como anexo X del informe, en la que se fomentaba una evaluación pública más equilibrada de las diversas actividades humanas que pueden perjudicar el medio marino o entrañar el riesgo de daños. La declaración contiene observaciones sobre los esfuerzos que se despliegan en los planos nacional e internacional para proteger mejor el medio marino. El GESAMP señala al respecto que, pese a que se han obtenido algunos buenos resultados en determinados lugares, prosigue la degradación generalizada de los océanos. Son positivos la acción concertada que se lleva a cabo en los planos nacional e internacional para reducir las cantidades de petróleo que despiden los buques y los indicios convincentes de que en ciertas zonas, gracias a la mejor gestión de las actividades terrestres, las playas y el agua están más limpias y el consumo de mariscos es más seguro. No obstante, subsisten los problemas como la contaminación por aguas sucias, sustancias químicas y nutrientes, la urbanización desenfrenada de la tierra costera, la sobreexplotación de los recursos marinos vivos y la destrucción de otros recursos como manglares y bosques costeros. Lamentablemente, como señala el GESAMP, la práctica de ordenar los océanos y costas de forma sostenible y racional constituye la excepción y no la regla. Ello obedece a tres razones. En primer lugar, se carece de información científica importante o, si se dispone de ella, no se distribuye adecuadamente y raramente se utiliza. Un segundo obstáculo, más común, se vincula a cuestiones de gestión. Como se señala en el informe, una buena ordenación de las costas exige que los organismos regionales y nacionales, el sector industrial y la población obren de forma integrada y concertada. Por último, el GESAMP observa que, aun cuando se comprende bien el carácter de ciertos problemas del medio ambiente marino, se dispone de los conocimientos para resolverlos y de los instrumentos de gestión necesarios, en muchos casos no existe la voluntad y la determinación políticas para llevar las cosas adelante.

329. Además, existen otros problemas, en particular los que enfrentan los países en desarrollo. La Directora Ejecutiva del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente señaló recientemente que es imposible definir el desarrollo sostenible sin tener en cuenta su financiación. Es importante destacar que el desarrollo sostenible exige tecnologías avanzadas que no tengan efectos nocivos y que los países en desarrollo necesitan disponer de ellas. Por ello es crítico que en un futuro próximo los Estados, los representantes de la sociedad civil y el sector privado establezcan estrechas relaciones de colaboración. Respecto de la cooperación regional y mundial, la proliferación de acuerdos internacionales independientes sobre el medio ambiente diluye los esfuerzos que se realizan para proteger el medio marino. Es menester determinar la interdependencia de esos acuerdos para evitar que se realicen actividades incompatibles respecto de cuestiones incluidas en más de uno de ellos.

330. Se han registrado progresos importantes en cuanto a la reducción y el control de distintas fuentes de contaminación. Se han aprobado nuevos instrumentos y normas internacionales y se ha ampliado o revisado el ámbito de aplicación de los que ya existen. Ahora corresponde emprender la aplicación de todos esos acuerdos, protocolos y programas de acción, tarea que se verá favorecida si se crean estrechos lazos de cooperación entre los gobiernos de los países en desarrollo, las organizaciones internacionales competentes y otros agentes del sector privado y la sociedad civil.

331. Se acepta corrientemente que, tratándose de la protección y preservación del medio marino, los mejores resultados se obtienen cuando se toman medidas en los planos nacional, subregional y regional. En los 20 últimos años se ha ido imponiendo un criterio regional respecto de la ordenación de los recursos marinos y costeros y el control de la contaminación marina ante la necesidad de resolver de forma diferente los problemas ambientales en distintas partes del océano. El Programa de mares regionales iniciado por el PNUMA en 1974 constituye el ejemplo más cabal.

1. Reducción y control de la contaminación

a) Fuentes terrestres de contaminación

332. El Programa de Acción Mundial para la protección del medio ambiente frente a las actividades realizadas en tierra (A/51/116, anexo II) fue aprobado por una conferencia intergubernamental celebrada en Washington, D.C., del 23 de octubre al 3 de noviembre de 1995. El Programa de Acción Mundial se concibió para servir de fuente de orientación conceptual y práctica a la que puedan recurrir las autoridades nacionales y regionales al elaborar y aplicar de forma sostenida medidas para prevenir, reducir, controlar o

eliminar la degradación del medio marino causada por las actividades que se realizan en tierra.

333. La Oficina de Coordinación del PNUMA, inaugurada oficialmente el 24 de noviembre de 1997 en La Haya, se encarga del Programa de Acción Mundial y del plan de aplicación correspondiente. Basándose en el contenido de éstos, ha determinado que existen ocho tareas que exigen consideración inmediata: realizar y facilitar la preparación de evaluaciones científicas de las repercusiones de las actividades terrestres en el medio marino; fomentar y facilitar la formulación y aplicación de programas nacionales y regionales de acción sobre actividades terrestres; crear y coordinar el servicio de intercambio de información relacionado con el Programa de Acción Mundial; movilizar recursos financieros; concienciar y educar a la opinión pública acerca de las cuestiones del medio marino; alentar la participación de organizaciones no gubernamentales; examinar los progresos alcanzados en la aplicación del Programa de Acción Mundial y presentar los informes correspondientes; y celebrar consultas acerca de la aplicación de ese programa⁷¹.

334. Respecto de las evaluaciones regionales sobre las fuentes terrestres de contaminación, en los últimos años se realizaron seis, como parte de seminarios regionales de expertos en el Programa de Acción Mundial designados por los gobiernos. En 1998 sólo estaba previsto un seminario para la región del Atlántico Suroccidental, que se celebraría en Brasilia del 29 de septiembre al 2 de octubre. Además de la evaluación de las actividades terrestres que prepara el GESAMP para 1999, el PNUMA también emprenderá un proyecto financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial sobre una evaluación mundial de las aguas internacionales. El objetivo de este proyecto es ayudar a los gobiernos y al Consejo del Fondo a trazar prioridades para individualizar proyectos incluidos en el programa de proyectos de aguas internacionales del Fondo y para prestarles apoyo. Se están estableciendo modalidades de cooperación entre el GESAMP y el órgano encargado de la evaluación mundial de las aguas internacionales.

335. Si bien el Fondo no considera que el Programa de Acción Mundial esté habilitado para recibir financiación, pueden tenerse en cuenta otros proyectos que cumplan los requisitos establecidos por el Fondo. Al respecto, la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial propondrá tres proyectos de demostración que insumirán alrededor de 3 millones de dólares EE.UU. cada uno, para que se realicen en el período comprendido entre 1999 y 2001. Los proyectos en estudio se basan en los planes nacionales de desarrollo económico y se refieren a aspectos de la ordenación integrada transfronteriza de cuencas hidrográficas y zonas costeras, la diversidad biológica, el desarrollo de la capacidad y la

capacitación en el ámbito regional y el desarrollo de los componentes regionales del servicio de intercambio de información.

336. Respecto del servicio de intercambio de información se han determinado los organismos de ejecución que proporcionarán conocimientos especializados acerca de las distintas categorías de fuentes de contaminación, como aguas sucias, petróleo o nutrientes, y algunos de ellos ya se han comprometido a colaborar. La Organización Mundial de la Salud (OMS), el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), y la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) ya aprobaron resoluciones en respaldo del Programa de Acción Mundial. No obstante, tanto la OMS como la OMI han señalado que sin recursos financieros complementarios no podrían cumplir esas funciones. La FAO reiteró que se le estaba prestando al asunto la debida atención, aunque informó que todavía era demasiado pronto para saber cuándo se incluiría en el programa de su órgano rector la cuestión del respaldo al Programa de Acción Mundial.

337. Los informes que envían los gobiernos son la fuente principal de información respecto del examen del avance logrado en la ejecución del Programa de Acción Mundial y los informes correspondientes. La Oficina de Coordinación del Programa está estudiando cómo estructurar los informes, en consulta con los gobiernos. En colaboración con otros organismos participantes, el PNUMA planea organizar antes del año 2000 el primer examen intergubernamental del Programa de Acción Mundial. Se ha propuesto que, simultáneamente con el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, se convoquen en 1999 consultas intergubernamentales especiales con objeto de que realice un examen preliminar del Programa de Acción Mundial.

b) Contaminación por vertimiento y gestión de desechos

338. Tras la adopción en 1996 del Protocolo por el que se enmienda el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres) de 1972, (véase A/52/487, párrs. 288 a 295), las Partes Contratantes están tratando de elaborar las medidas requeridas a fin de prepararse para la entrada en vigor del Protocolo de 1996.

339. En la 19ª Reunión Consultiva celebrada en octubre de 1997, las Partes Contratantes adoptaron las Pautas para la evaluación de desechos y otros materiales cuyo vertimiento podrá considerarse a la luz del Convenio de Londres de 1972 y el Protocolo de 1996⁷². Las Pautas sirven para orientar a las autoridades nacionales en la evaluación de las solicitudes de autorización para vertir desechos y sientan las bases para

elaborar directrices concretas sobre materias de desecho cuyo vertimiento en el mar podría considerarse: el Grupo científico encargado de estudiar la cuestión de los vertimientos se está ocupando de formular directrices concretas en relación con las categorías de desechos que pueden vertirse en virtud del Protocolo de 1996, o sea, materiales geológicos orgánicos inertes; desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración de pescado; objetos voluminosos, como el hierro y el acero; fangos cloacales; plataformas u otras construcciones en el mar; buques; y material orgánico de origen natural. En 1995 las Partes Contratantes aprobaron el Marco de evaluación de materiales de dragado (resolución LC.52(18)), que contiene disposiciones acerca de la eliminación de esos materiales.

340. En la 19ª Reunión Consultiva, las Partes Contratantes aprobaron el programa de cooperación y asistencia técnica previsto en el Convenio de Londres de 1972⁷³. El objetivo general del programa es facilitar apoyo a los Estados que requieran asistencia para tomar medidas eficaces que permitan prevenir, reducir y, cuando sea posible, eliminar la contaminación del mar causada por el vertimiento de desechos y otras materias, de conformidad con los objetivos del Convenio o del Protocolo⁷⁴.

Gestión de desechos radiactivos

341. En el plano regional, las Partes Contratantes en el Convenio para la protección del medio marino en el Atlántico nordeste de 1992 aprobaron la estrategia de la OSPAR respecto de las sustancias radiactivas, en la reunión ministerial de la Comisión OSPAR, celebrada en julio de 1998. Las Partes acordaron reducir considerablemente hasta del año 2000 las descargas, emisiones y pérdidas de sustancias radiactivas en el medio marino y disminuir para el año 2020 a cerca de cero las concentraciones de dichas descargas, emisiones y pérdidas que estuvieren por encima de los niveles históricos⁶⁸.

c) Contaminación causada por buques

342. El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) contiene las normas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en particular en los artículos 211 y 217, se dispone que los Estados, actuando por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática general, establezcan reglas y estándares de carácter internacional y que, una vez que éstas “reciban aceptación general” las apliquen y hagan respetar en el ámbito nacional. En la

Convención se dispone que las leyes y reglamentos nacionales tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares de carácter mundial; no obstante podrán ser más estrictas, puesto que en la Convención sólo se establecen los estándares mínimos.

343. Las enmiendas de 1996 (Protocolo I) del MARPOL 73/78, aprobadas por la resolución MEPC.68(38), entraron en vigor el 1º de enero de 1998; las enmiendas de 1996 y 1997 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), aprobadas por las resoluciones MEPC.69(38) y MEPC.73(39), entraron en vigor el 1º y el 10 de julio de 1998 respectivamente.

344. Entre otras novedades desde la presentación del informe del año anterior (véase A/52/487, párrs. 303 a 325) en lo que respecta a la creación de nuevas reglas y estándares internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del entorno marino causada por buques se cuentan la aprobación de un nuevo anexo del MARPOL 73/78 sobre la prevención de la contaminación del aire por los buques (véanse los párrafos 350 a 355); la designación de las Aguas del noroeste de Europa como zona especial de conformidad con el anexo I (véase el párrafo 345); la aprobación de las resoluciones de la Asamblea de la OMI A.868(20) “Directrices para el control y la gestión del agua de lastre en los buques a fin de reducir al mínimo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos” (véanse los párrafos 357 y 358) y A.869(20) “Directrices para facilitar la lucha contra los sucesos de contaminación por hidrocarburos de conformidad con el artículo 7 y el anexo del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990)” y la determinación del archipiélago de Sabana–Camagüey en Cuba como zona marina especialmente sensible (véase el párrafo 327). Más adelante se describen las novedades en materia de política, en particular las relacionadas con los diversos anexos del MARPOL 73/78, así como las medidas tomadas en el ámbito regional.

Descarga de hidrocarburos

345. El 25 de septiembre de 1997 el Comité de Protección del Medio Marino aprobó las enmiendas del anexo I del MARPOL 73/78, anexo que rige la descarga de hidrocarburos de los buques (resolución MEPC.75(40)), incluidas las enmiendas de la regla 10, según la cual se dispone la designación de las Aguas del noroeste de Europa como zona especial. Se prevé que las enmiendas del anexo I entrarán en vigor el 1º de febrero de 1999. Una vez aceptadas, las enmiendas de la regla 10 relativas a las Aguas del noroeste

de Europa entrarán en vigor el 1° de agosto de 1999 (resolución MEPC.77(41), de 2 de abril de 1998).

346. En su 40° período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino también aprobó interpretaciones unificadas de las reglas del anexo I del MARPOL⁷⁵.

Contaminación causada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas

347. En el anexo II del MARPOL 73/78 se establecen las reglas que rigen el control de la contaminación causada por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas que se transportan a granel. A efectos de establecer los criterios de descarga, se divide a esas sustancias en cuatro categorías en función del peligro que representan para los recursos marinos, la salud humana y las actividades recreativas y otros usos legítimos del mar. Las disposiciones relativas a la prevención de la contaminación causada por sustancias peligrosas transportadas en bultos figuran en el anexo III del MARPOL.

348. En su 27° período de sesiones, celebrado en abril de 1997, el GESAMP aprobó nuevos procedimientos de evaluación de los riesgos que representan las sustancias nocivas transportadas en barco, elaborados por su Grupo de trabajo sobre los peligros de las sustancias perjudiciales transportadas por buques (MEPC 40/5/1)⁷⁶. El Grupo de trabajo del GESAMP que también ha estado siguiendo las novedades que se producen en el seno de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) respecto de un acuerdo sobre la armonización de los criterios para definir las sustancias como potencialmente peligrosas para el medio acuático, manifestó durante el 41° período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino su preocupación porque el proyecto de acuerdo de la OCDE no incluía las características que según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o el anexo II del MARPOL 73/78 determinan lo que se entiende por contaminante marino. Preocupaba al Grupo de trabajo que, si no se cambiaba, la definición podría trabar la flexibilidad que necesita la OMI para evaluar los riesgos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación, de conformidad con los criterios estipulados en el MARPOL 73/78, o para formular nuevos criterios de clasificación de las descargas de embarcaciones en servicio y de tipos de buques (véase MEPC 41/3). El Comité tomó nota de lo señalado por el Grupo de trabajo y respaldó el hecho de que la secretaría de la OMI hubiera transmitido esas preocupaciones a la OCDE con la esperanza de que los intereses de la OMI se tuvieran en cuenta (MEPC 41/20, párr. 3.5).

Descarga de aguas sucias de los buques

349. El anexo IV rige la descarga de aguas sucias de los buques en servicio. Tras observar que sólo 66 Estados cuyas flotas mercantes combinadas tienen un tonelaje de 41,46% se habían adherido al anexo y que el porcentaje no se había incrementado durante varios años, en su 40° período de sesiones, el Comité de Protección del Medio Marino acordó examinar dicho anexo en su 42° período de sesiones. A fin de determinar las razones de que el anexo IV no hubiera recibido el apoyo necesario, se pidió a los Estados miembros con flotas de gran tonelaje que comunicaran por qué no se habían adherido a él⁷⁷.

Contaminación atmosférica procedente de buques

350. El nuevo anexo VI (Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques) del MARPOL 73/78 contiene las normas mundiales para limitar la contaminación del aire procedente de buques, que forman parte de las reglas y estándares internacionales que los Estados deben establecer en cumplimiento del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

351. El nuevo anexo VI se añadió al aprobar la Conferencia de las partes en el MARPOL 73/78 el 26 de septiembre de 1998 el Protocolo de 1997 que modifica el MARPOL 73/78⁷⁸. El anexo VI entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que sea aceptado por un mínimo de 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial. La resolución 1 de la Conferencia prevé que el Comité de Protección del Medio Marino examine el Protocolo en caso de que para el 31 de diciembre de 2002 no se hubieran cumplido las condiciones necesarias para su entrada en vigor⁷⁹.

352. En el anexo VI se prohíbe toda emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono, como los halones y los clorofluorocarbonos, y se ponen límites a las emisiones de óxidos de azufre y óxidos de nitrógeno provenientes de los sistemas de escape de los buques; se fija un tope mundial para el contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques y se dispone que en el futuro se vigile el contenido medio de azufre del fueloil a escala mundial. Se puede ejercer un control más estricto de las emisiones de azufre en zonas especiales de control de las emisiones de óxidos de azufre. En el Protocolo se designa al Mar Báltico zona de control de las emisiones de óxidos de azufre.

353. Ante la dificultad de establecer con precisión la media ponderada real de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel instalados a bordo, la Conferencia aprobó por su resolución 2 el Código técnico relativo al control de las

emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos, en el que se establecen los procedimientos obligatorios de prueba, reconocimiento y certificación de motores diesel marinos, a efectos de asegurarse de que se acatan los límites establecidos en el Protocolo (véase MP/CONF.3/35).

354. En el anexo VI se prohíbe la incineración a bordo de ciertas sustancias, como los materiales de embalaje contaminados y los difenilos policlorados. Cabe recordar que en su 40º período de sesiones de 1997, el Comité de Protección del Medio Marino aprobó la resolución MEPC.76(40) sobre especificaciones uniformes para incineradores de a bordo en la que se insta a los Gobiernos a que las apliquen al dar cumplimiento a las disposiciones de los anexos V y VI del MARPOL 73/78.

355. La regla 11 del anexo VI sobre detección de transgresiones y cumplimiento tiene prácticamente el mismo contenido del artículo 6 del MARPOL 73/78, salvo que se ha agregado un párrafo y se ha reemplazado la referencia a las descargas de los buques por la palabra "emisiones". En el nuevo párrafo se establece que "Las normas de derecho internacional relativas a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino causada por los buques, incluidas las relativas a ejecución y garantías que estén en vigor en el momento de la aplicación o interpretación del presente anexo se aplicarán, *mutatis mutandis* a las reglas y normas establecidas en el mismo". Las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se aplican al Protocolo.

Organismos patógenos indeseados del agua de lastre

356. Se calcula que en un año se transfieren alrededor de 10.000 millones de toneladas de agua de lastre. Parece ser que ésta es el medio más importante de introducción de especies nuevas o extrañas. Los problemas surgen cuando el agua que se lleva a bordo para lastrear el buque contiene organismos acuáticos, que pueden provocar la proliferación de algas cuando se los deja sueltos, o agentes patógenos, que pueden acarrear graves consecuencias para la salud humana. Ha aumentado la tasa de supervivencia de las especies que se hallan en los depósitos de agua de lastre en proporción a la velocidad cada vez mayor con que se desplazan los buques. Como consecuencia de ello, ha proliferado la introducción de organismos no autóctonos en nuevos medios, lo que ha tenido efectos desastrosos en sus ecosistemas, en los que pueden vivir importantes poblaciones de peces o especies raras.

357. Las Directrices para el Control y la Gestión del Agua de Lastre de los Buques a fin de Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos, aprobadas durante el 20º período de sesiones de

la Asamblea de la OMI por la resolución A.868(20), tienen como objetivo reducir al mínimo el riesgo de introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos presentes en el agua de lastre y en sus sedimentos, sin poner en peligro la seguridad del buque. En la resolución se alude a los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica y se señala que el traspaso e introducción de especies acuáticas extrañas presentes en el agua de lastre pone en peligro la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica.

358. Las Directrices contienen recomendaciones para encarar el problema, incluidas las maneras de reducir las posibilidades de llevar organismos perjudiciales a bordo; se sugiere, por ejemplo, que se informe al sector naviero local de las zonas y situaciones en que conviene reducir al mínimo la toma de agua de lastre, como zonas en que viven colonias de agentes patógenos; que se advierte a la tripulación que evite cargar agua de lastre en aguas muy poco profundas o en lugares en los que las hélices puedan levantar los sedimentos, y que se evite la descarga innecesaria de agua de lastre. El cambio del agua de lastre en altamar y la descarga en instalaciones de recepción figuran entre las opciones recomendadas de gestión del agua de lastre.

359. En la resolución se pide al Comité de Protección del Medio Marino que trabaje con miras a ultimar disposiciones de obligado cumplimiento sobre gestión del agua de lastre para un nuevo anexo del MARPOL 73/78, de modo que la Conferencia de las Partes en el MARPOL pueda examinarlas y aprobarlas en el año 2000. La Asamblea también pidió al Comité de Seguridad Marítima que incluyera en su programa de trabajo estudios sobre los riesgos y posibles consecuencias correspondientes a distintos tipos de buques existentes y operaciones. Cabe señalar que en el apéndice 2 de las Directrices se brinda orientación sobre los aspectos relacionados con la seguridad del cambio del agua de lastre en el mar (véase también A/52/487, párrs. 324 y 325).

Buques pequeños

360. Con objeto de resolver el problema de la contaminación del mar territorial causada por la basura procedente principalmente de embarcaciones de recreo y barcos pesqueros (ibíd., párr. 309), los Estados de la región del Caribe aprobaron un código de conducta para la prevención de la contaminación procedente de buques pequeños en puertos deportivos y fondeaderos de la región. Los Estados ribereños del Mar Báltico han recomendado que se dote a todas las embarcaciones de aparatos adecuados para recoger la basura y, en la medida de lo posible, para separarla a bordo y que todos los puertos pequeños y embarcaderos deportivos cuenten con instalaciones apropiadas para la recepción de basura de las

embarcaciones que las utilicen (véase la recomendación 19/9 de la Comisión de Helsinki, aprobada el 26 de marzo de 1998).

361. Se ha incluido en el plan de trabajo a largo plazo del Comité de Protección del Medio Marino el tema “Elaboración de medidas para prevenir la contaminación ocasionada por las embarcaciones pequeñas” (véase la resolución A.846(20) de la Asamblea de la OMI).

Instalaciones receptoras

362. Las instalaciones receptoras inadecuadas de agua de lastre contaminada, petróleo de desecho y desechos en general presentan un grave problema en todo el mundo para la industria del transporte marítimo. La mayoría de los Estados no han cumplido sus obligaciones en virtud del Convenio MARPOL 73/78 de proporcionar instalaciones receptoras adecuadas. El Comité de Protección del Medio Marino acordó establecer, en su 41º período de sesiones, un grupo de trabajo con la misión de elaborar medios para mejorar la disponibilidad y utilización de las instalaciones portuarias receptoras de desechos para el transporte marítimo a nivel mundial. El Grupo de Trabajo se ocupará también de la definición del término “adecuadas”, puesto que en el período de sesiones se hizo hincapié en la dificultad con que se tropezaba para definir este término en relación con las instalaciones receptoras (véase MEPC 41/20, sección 11 y anexo 5).

363. La Comisión de Helsinki (HELCOM) aprobó, en su 19º período de sesiones, directrices para el establecimiento de un sistema “sin pago de tasas especiales” para el vertimiento de los desechos de hidrocarburos procedentes de buques (recomendación HELCOM 19/8, de 26 de marzo de 1998), cuya aplicación se ha recomendado a las partes en el Convenio de Helsinki a partir del 1º de enero del año 2000. El sistema “sin pago de tasas especiales” se define como un sistema de imposición de cargos en aquellos casos en que el costo de la recepción, manipulación y eliminación de los desechos generados por buques en el funcionamiento normal de la embarcación se incluyen en el derecho portuario o se imputan de otro modo al buque independientemente de que los desechos se entreguen o no.

Descargas ilícitas

364. La institución de un sistema sin pago de tasas especiales constituye una de las medidas que han adoptado los Estados del Mar Báltico para hacer frente al problema de las descargas ilícitas de desechos de hidrocarburos; otra medida es la adopción de las Guidelines for Cooperation in Investigating Violations or Suspected Violations of Discharge and Related Regulations for Ships, Dumping and Incineration Regulations

– Directrices para la cooperación en la investigación de las violaciones o violaciones sospechadas de los reglamentos de descarga y otros reglamentos conexos aplicables a buques, y los reglamentos sobre vertimiento e incineración – (Recomendación 19/16 de la HELCOM, de 24 de marzo de 1998); la tercera es la implantación de un sistema armonizado de multas en caso de que un buque viole los reglamentos que prohíben la contaminación (recomendación 19/14 de la HELCOM).

365. Las Directrices basadas en la recomendación 19/16 de la Comisión de Helsinki son aplicables a cualquier buque — independientemente de que enarbole o no el pabellón de un Estado parte en MARPOL 73/68 — que haya violado o se presuma que haya violado: a) las disposiciones relativas a la descarga contenidas en los anexos I, II y V de MARPOL 73/78 en aguas interiores, en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de las Partes Contratantes; o b) las disposiciones relativas a descarga de aguas sucias y la prohibición de incinerar los desechos generados por buques según se estipula en la regla 9 B del anexo IV al Convenio de Helsinki de 1974 en las aguas interiores y los mares territoriales de las Partes Contratantes (la incineración está prohibida por el artículo 10 del Convenio de Helsinki). Las Directrices se refieren a las disposiciones del artículo 218 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y son aplicables a cualquier buque que se encuentre voluntariamente en un puerto o en una terminal frente a las costas de una Parte Contratante en caso de que el buque efectúe cualquier descarga en violación de los anexos I, II y V de MARPOL 73/78 en aguas situadas fuera de la jurisdicción de las Partes Contratantes.

366. Hay cinco anexos a las Directrices: un formulario modelo para la notificación de cualquier delito contra un buque que enarbole el pabellón de una parte contratante (anexo 1); un formulario modelo para el caso de los buques que enarbolan el pabellón de una Parte no Contratante (anexo 2); pasajes de la resolución A.787(19) de la Asamblea de la OMI, que contiene una lista pormenorizada de las posibles pruebas de una supuesta contravención de los anexos 1 y 2 del MARPOL; disposiciones relativas a la descarga (anexos 3 y 4), y una lista de autoridades nacionales que cooperan dentro del ámbito de las Directrices (anexo 5)⁸⁰.

367. Los Criterios para un nivel mínimo común de multas en caso de violación por un buque de los reglamentos contra la contaminación, aprobados por la recomendación 19/14 de la Comisión de Helsinki, de 26 de marzo de 1998, procuran establecer un sistema penal armonizado en casos de condena por violaciones de los reglamentos aprobados con arreglo al Convenio MARPOL 73/78 y el Convenio de Helsinki. En los Criterios se recomendaba que se impusiera una multa más alta

en el caso de violaciones intencionales que en el de violaciones por negligencia, y se indicaba que podía interpretarse que las violaciones nocturnas del reglamento relativo a la descarga sugerían una violación intencional. El incumplimiento del deber de mantener correctamente los libros relativos al petróleo y carga se consideran delitos flagrantes, que comienzan cuando no se efectúa un asiento correcto en alta mar y terminan cuando el buque entra en el mar territorial de la Parte Contratante.

d) Contaminación procedente de la atmósfera

368. Varios problemas ambientales guardan relación con la atmósfera y sus variaciones. Actualmente, se concede prioridad a las emisiones y a la concentración de los gases de efecto invernadero que amenazan causar un cambio climático mundial (véanse los párrafos 371 a 373). Puesto que las emisiones atmosféricas que entran en el mar por precipitación sobre grandes espacios oceánicos normalmente se hallan diluidas y difusas, los efectos inmediatos de los contaminantes atmosféricos tales como la niebla industrial, los contaminantes tóxicos del aire y las precipitaciones ácidas sobre el mar (la mayor parte de la evaporación (86%) y la precipitación (78%) terrestres se produce sobre los océanos) no han sido incluidos todavía por la comunidad internacional entre aquellos que exigen urgentes medidas correctivas. Sin embargo, según algunos estudios científicos, el efecto perjudicial de la precipitación atmosférica en los estuarios y otras grandes masas de agua en las zonas costeras puede ser de importancia debido especialmente a los contaminantes ácidos, que desempeñan un importante papel en la acidificación de las aguas superficiales y son importantes factores de eutrofización (agotamiento del oxígeno) de las masas de agua. En los estudios, tras observar la complejidad de las interacciones entre los organismos vivos y la química de sus hábitat acuáticos, se señala que el ecosistema de toda la masa de agua puede ser afectado por la relación predador-presa de la red alimentaria y que las especies vegetales y animales pueden reducirse o desaparecer a medida que aumenta la acidez. Otros contaminantes tóxicos (entre otros, los plaguicidas, los bifenilos policlorados, los hidrocarburos aromáticos policíclicos, las dioxinas y los compuestos orgánicos volátiles (por ejemplo, el benceno y el tetracloruro de carbono) son emitidos hacia la atmósfera y transportados hacia el mar por el aire, y también por el agua. Muchos de ellos pueden clasificarse como contaminantes orgánicos persistentes.

369. En cuanto a aquellos contaminantes que han sido incluidos entre los que representan una grave amenaza para la salud humana y el medio ambiente y que requieren medidas internacionales urgentes, la aprobación del Protocolo de la Convención sobre la contaminación atmosférica transfronteri-

za a larga distancia de contaminantes orgánicos persistentes de 1979 merece especial atención. El Protocolo, aprobado el 24 de junio de 1998 en Aarhus (Dinamarca), dentro del marco de la Comisión Económica para Europa (CEPE), reconoció que la atmósfera era el medio dominante para el transporte de los contaminantes orgánicos persistentes y que las medidas encaminadas a controlar las emisiones de estos contaminantes contribuirían a la protección de zonas situadas fuera de la región de la CEPE, incluido el Ártico y las aguas internacionales. El Protocolo impone obligaciones encaminadas a controlar, reducir y eliminar las descargas y emisiones.

370. Además de los acontecimientos regionales, el Comité Intergubernamental de Negociación de un Instrumento Internacional Jurídicamente Vinculante para la Aplicación de Medidas Internacionales respecto de Ciertos Contaminantes Orgánicos Persistentes, celebró su primer período de sesiones entre el 29 de junio y el 3 de julio de 1998 en Montreal (Canadá)⁸¹. El período de sesiones, convocado dentro del marco de la ulterior elaboración del Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades realizadas en Tierra (A/51/116, anexo II) y de conformidad con la decisión 19/13 C del Consejo de Administración del PNUMA, de 7 de febrero de 1997⁸², consideró, entre otras cosas, la posible inclusión de ciertos artículos propuestos por el PNUMA en un instrumento internacional jurídicamente vinculante, artículos basados, a su vez, en otros acuerdos multilaterales pertinentes. Los artículos guardaban relación con los temas siguientes: medidas para reducir o eliminar las emisiones de contaminantes orgánicos persistentes en el medio ambiente; planes e informes nacionales sobre la marcha de los trabajos; proceso para agregar nuevas sustancias químicas a la lista de la Convención; y ordenación y eliminación de los depósitos de contaminantes orgánicos persistentes. El Comité de Negociación creó asimismo un grupo de expertos (Grupo de Expertos sobre Criterios relativos a los contaminantes orgánicos persistentes) para que elaborara criterios y procedimientos basados en los conocimientos científicos a fin de determinar qué otros contaminantes orgánicos persistentes podían incluirse entre los sujetos a medidas internacionales. El proceso debería incorporar criterios relacionados con la persistencia, la bioacumulación, la toxicidad y la exposición en distintas regiones y debería tener en cuenta, asimismo, la capacidad potencial para el transporte regional y mundial, incluidos los mecanismos de dispersión respecto de la atmósfera y la hidrosfera, especies migratorias y la necesidad de reflejar las posibles influencias del transporte marino y de los climas tropicales. En este contexto, el Grupo tomó nota de que era posible el transporte marino de contaminantes orgánicos persistentes a través de corrientes o por un proceso

repetido de disipación y condensación, así como por obra de especies marinas migratorias.

Cambio climático

371. Con respecto al cambio climático, se considera que la aprobación, el 11 de diciembre de 1997, dentro del marco del proceso del Mandato de Berlín⁸³, del Protocolo de Kioto a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ha sido una realización de gran importancia. Uno de los objetivos del proceso era fortalecer los compromisos de los países desarrollados de elaborar políticas y medidas y, al mismo tiempo, fijar objetivos cuantificados de limitación y reducción dentro de plazos concretos para sus emisiones antropógenas de distintas fuentes y la eliminación por sumideros de los gases de efecto invernadero que no abarcaba el Protocolo de Montreal de 1987 relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono. Entre otras obligaciones resultantes del Protocolo de Kioto, los países desarrollados deben tratar de limitar o reducir la emisión de gases de efecto invernadero proveniente de combustible para buques y aviones, colaborando con la OACI y la OMI, respectivamente. La Asamblea General de las Naciones Unidas, a su vez, en su resolución 52/199, de 18 de diciembre de 1997 “Protección del clima mundial para las generaciones presentes y futuras”, exhortó a todos los Estados a que procurasen que concluyese con éxito el proceso del Mandato de Berlín.

372. Como se dijo antes al tratar de los pequeños Estados insulares en desarrollo (párrs. 107 a 114), la Comisión sobre Desarrollo Sostenible también se ocupó, en su sexto período de sesiones, de los efectos del cambio climático y de la elevación del nivel del mar. En este contexto, la Comisión acogió complacida la aprobación y apertura a la firma del Protocolo de Kioto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, e instó a la comunidad internacional y, en particular, a las partes en la Convención abarcadas por el anexo 1, a que se hicieran partes en el Protocolo de Kioto lo antes posible a fin de facilitar su pronta entrada en vigor⁸⁴.

373. Además del cambio climático, la Asamblea General consideró, en su quincuagésimo segundo período de sesiones, el fenómeno de El Niño. En su resolución 52/200, de 18 de diciembre de 1997, titulada “Cooperación internacional para reducir los efectos del fenómeno de El Niño”, tuvo en cuenta que el fenómeno de oscilación meridional conocido comúnmente por el nombre de “El Niño” había tenido profundos efectos en varias regiones del mundo, y que dichos efectos habían repercutido con particular gravedad y frecuencia en los países ribereños del Océano Pacífico, y observó que El Niño era un fenómeno cíclico que había tenido efectos desastrosos y había provocado importantes pérdidas materia-

les, económicas, humanas y ambientales, en particular en los países ribereños del Océano Pacífico, y, sobre todo, en países en desarrollo. La Asamblea, entre otras cosas, invitó a los Estados a que prestasen apoyo a la red de observación oceanográfica con el fin de observar, describir y predecir las anomalías climáticas relacionadas con El Niño.

2. Cooperación regional: examen de los programas y planes de acción de los mares regionales

374. El PNUMA organizó la Primera Reunión de Consultas Interregionales del Programa de Mares en La Haya, del 24 al 26 de junio de 1998. Por primera vez, todas las secretarías y dependencias de coordinación de los programas de mares regionales se reunieron para examinar las cuestiones de interés común. Entre los temas considerados durante la consulta cabe mencionar el estado de aplicación de los convenios y planes de acción regionales, los problemas y esferas de interés comunes para la cooperación; evolución y futuro de los programas de mares regionales, y posible coordinación de las contribuciones y aportaciones del séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible que examinará el estado de aplicación del capítulo 17 del Programa 21 (véase UNEP/WBRS.1/7).

375. Los participantes reconocieron y examinaron varios problemas que dificultaban la aplicación del Programa de los Mares Regionales, en particular en lo relativo al papel de las instituciones regionales y a la necesidad de coordinación y participación nacional. También se señaló que los programas podrían presentarse mejor en reuniones y foros mundiales y que los convenios mundiales deberían reconocer que el programa tenía grandes posibilidades para centrar el interés en las cuestiones regionales. Se estimó que hacía falta mejorar la interacción con el sector de las pesquerías así como la cooperación con la industria petrolera en relación con la aplicación del Convenio MARPOL. Muchos participantes criticaron la inacción o incumplimiento por parte de instituciones nacionales con respecto a la aplicación de los planes de acción así como la falta de financiación para apoyar a las instituciones nacionales en la aplicación de los convenios regionales. Se recomendó la adopción de varias medidas a fin de abordar los problemas institucionales y de coordinación y se sugirió que se elaborara la metodología para emprender un análisis de costo-beneficio de la eficiencia de los convenios regionales. Se sugirió asimismo que se preparase un documento en el cual se reseñaran los beneficios y efectos socioeconómicos para los Estados partes en los convenios regionales.

376. La Conferencia Panafricana sobre ordenación ribereña integrada y sostenible (PACSIKOM), copatrocinada por los Gobiernos de Finlandia y Mozambique, así como por el

PNUMA y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), se celebró en Maputo, del 18 al 25 de julio de 1998. El foro brindó una ocasión para que los países africanos reforzaran el diálogo intergubernamental sobre las amenazas cada vez más graves a sus medios marinos y ribereños y considerasen las medidas necesarias para hacer frente a los complejos problemas que se presentaban en las zonas ribereñas de la región a fin de lograr un desarrollo sostenible eficiente y productivo⁸⁵. Entre los compromisos contraídos por los participantes cabe mencionar la convocación de una Conferencia panafricana para promover la cooperación entre los Estados africanos en la aplicación y el examen de los convenios, programas y planes de acción regionales para proteger, ordenar y aprovechar los recursos del medio ambiente ribereño y marino de África. La Conferencia se celebrará en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, del 30 de noviembre al 4 de diciembre de 1998.

377. Según la información suministrada por el PNUMA, el año pasado se registraron los siguientes acontecimientos.

Plan de Acción del Caribe

378. Belice ratificó recientemente la Convención para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino en la Región del Gran Caribe (Convención de Cartagena) y el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe, con lo cual el número total de Partes Contratantes asciende ahora a 20.

379. El Protocolo relativo a las Áreas y Flora y Fauna Especialmente Protegidos de la Convención de Cartagena creó mecanismos regionales para la elaboración y aplicación de directrices para la conservación y preservación de las especies amenazadas en las zonas protegidas de importancia ecológica para la salud del medio ambiente marino y ribereño de la región del gran Caribe. Durante el año transcurrido, Cuba y Colombia ratificaron el Protocolo, con lo cual el número total de Partes asciende a seis. Hacen falta tres ratificaciones más para que el Protocolo entre en vigor.

380. En junio de 1998, el Programa del Medio Ambiente del Caribe convocó la tercera reunión de las Partes Contratantes en la Convención de Cartagena para negociar un Protocolo sobre las fuentes terrestres de contaminación marina. La reunión concluyó con un acuerdo respecto de un proyecto de texto y anexos. Después de su aprobación y una vez que haya entrado en vigor, el Protocolo exigirá que las Partes adopten medidas para prevenir, reducir y combatir la contaminación del medio marino por fuentes y actividades terrestres. Gracias al proyecto de Protocolo y sus anexos, el Programa del Medio Ambiente del Caribe permitirá promover el establecimiento de directrices, criterios y normas según dispone el artículo

271 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

381. El Programa del Medio Ambiente del Caribe ha estado ejecutando un importante proyecto para la difusión de información en la región del gran Caribe. Dicho proyecto tiene por objeto extender las redes entre los países de la región y facilitar la corriente de información científica. Además, mediante la creación de un sitio en la Red, está dando a conocer publicaciones pertinentes en formato electrónico.

Plan de acción del África oriental

382. El Convenio de Nairobi para la Protección, la Ordenación y el Desarrollo del Medio Marino y las Zonas Costeras de la región del África oriental (Convenio de Nairobi) entró en vigor el 30 de mayo de 1996.

383. Bajo los auspicios del Convenio de Nairobi, se está formulando un programa transfronterizo de análisis diagnóstico y de acción estratégica para el medio ambiente costero y marino del Océano Índico occidental. El proyecto abordará problemas ambientales, en particular, los problemas transfronterizos del Océano Índico occidental. Entre las cuestiones jurídicas que se tratarán figuran la planificación y ordenación de la zona costera como, por ejemplo, la ordenación de los manglares y las pesquerías costeras.

384. Por decisión 1/4 de la Primera Conferencia de las Partes en el Convenio de Nairobi, celebrada en marzo de 1997, se estableció un grupo de trabajo especial técnico y jurídico para estudiar y actualizar el Convenio de manera de tener en cuenta las novedades ecológicas ocurridas desde su aprobación en 1985.

Plan de Acción de los Mares del Asia Oriental

385. En la reunión de Plenipotenciarios del Plan de Acción de los Mares del Asia Oriental, celebrada en Bangkok los días 27 y 28 de octubre de 1994, los Gobiernos de Australia, Camboya, China, Corea y Viet Nam se incorporaron al Plan de Acción y, junto con los cinco Estados Miembros originales (Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia), aprobaron el Plan de Acción revisado para la Protección y el Desarrollo Sostenible de las Zonas Marinas y Costeras de la Región del Asia Oriental y la Estrategia a largo plazo (Órgano de Coordinación de los Mares de Asia Oriental, 1994–2009).

386. En julio de 1998 se celebró una reunión de expertos para examinar la función del Órgano de Coordinación de los Mares de Asia Oriental en el Plan de Acción. Los resultados de la reunión, que se evalúan actualmente, serán presentados a la reunión del Órgano de Coordinación que se celebrará en noviembre de 1998. En esa oportunidad se presentará un plan

a largo plazo con objetivos pragmáticos que satisfaga los requisitos del Plan de Acción.

387. Tras la reunión del Plan de Acción Mundial celebrada en Cairns (Australia), 1997, para considerar medidas encaminadas a aplicar el Plan de Acción Mundial para la región de los mares del Asia Oriental, se hizo necesario cumplir dos tareas: la primera consistía en hacer un examen regional y por países de las fuentes correspondientes a actividades terrestres que contaminaban el medio ambiente marino y la segunda en que los países formularan un plan de acción regional. Se preparó el examen y una reseña de la contribución de cada país. Actualmente se prepara el plan de acción con asistencia de los países y se presentará a la reunión del Órgano de Coordinación en noviembre de 1998 para que lo haga suyo.

Plan de Acción de Kuwait

388. Los Estados miembros de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino aprobó en Teherán, el 17 de marzo de 1998, un nuevo Protocolo sobre el Transporte Transfronterizo de Desechos Peligrosos y su Eliminación.

389. En octubre de 1997 se organizó una reunión de expertos para considerar el estado de aplicación del Protocolo relativo a la Contaminación del Mar Resultante de la Exploración y Explotación de la plataforma continental. En la reunión se formuló un plan de acción regional y algunos elementos destinados a utilizarse en la preparación de planes de acción nacionales para la aplicación del Protocolo. Además, la Organización Regional está preparando una reunión de expertos para evaluar la necesidad regional de un instrumento jurídico que trate de la diversidad biológica y del establecimiento de áreas especialmente protegidas.

390. La Organización Regional ha formulado un plan de acción regional compatible con la declaración de Washington y con el Programa de Acción Mundial para la Protección del Medio Marino frente a las Actividades Realizadas en Tierra. La primera fase comprende la actualización de los estudios de actividades realizadas en tierra, un estudio experimental de contaminantes orgánicos persistentes, un programa de ordenación de cuencas hidrográficas y la formulación de normas y criterios para la ordenación de las actividades basadas en tierra.

Plan de Acción del Mediterráneo

391. El Plan de Acción del Mediterráneo celebró su primera reunión de expertos jurídicos y técnicos designados por los gobiernos sobre la preparación de normas y procedimientos adecuados para la determinación de responsabilidad e indemnización en caso de daños resultantes de la contaminación del medio marino en el mar Mediterráneo en septiembre

de 1997. En el curso de la reunión se formularon reservas respecto de varios aspectos del enfoque adoptado del problema. Se estimó, por ejemplo, que era prematuro aprobar un protocolo. En consecuencia, la reunión pidió a la secretaría que siguiera reuniendo información sobre las prácticas internacionales en la materia para examinarla más adelante, en otra reunión. En esa oportunidad se determinarán los enfoques apropiados para la formulación de normas y procedimientos para la determinación de responsabilidad e indemnización en caso de daños resultantes de la contaminación del medio marino que pudieran prestarse para ser aplicados en la región del Mediterráneo.

392. Las Partes Contratantes en el Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) aprobaron en Túnez, en noviembre de 1997, el Programa de Acción estratégico para abordar el problema de la contaminación procedente de actividades terrestres. El programa tiene por objeto mejorar la calidad del medio marino mediante una ordenación compartida más racional de la contaminación de origen terrestre. También procura asistir a las partes en la adopción de medidas, a título individual o conjunto, dentro del ámbito de sus respectivas políticas, prioridades y recursos, que lleven a la prevención, reducción, regulación o eliminación de la contaminación del medio marino, así como a su recuperación de los efectos perjudiciales de las actividades terrestres. Se prevé que la consecución de los objetivos del plan contribuirá a mantener y, en algunos casos, restablecer la capacidad productiva y la diversidad biológica del medio marino, asegurando la protección de la salud humana además de promover la conservación y el uso sostenido de los recursos vivos del mar.

393. Una reunión de expertos celebrada en Atenas del 8 al 10 de septiembre de 1997 dio forma definitiva a un conjunto de criterios para la preparación de inventarios de diversidad biológica en el Mediterráneo; dichos criterios se sometieron posteriormente a la aprobación de las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona. Los criterios se fundan, en particular, en la necesidad de fortalecer la ordenación de las actuales zonas marinas y costeras especialmente protegidas y de establecer nuevas zonas que abarquen los hábitat y ecosistemas marinos más importantes de la región.

Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental

394. En la segunda reunión intergubernamental del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental, celebrada en Tokio el 20 de noviembre de 1996, se llegó a un acuerdo respecto de cinco proyectos prioritarios: creación de una base de datos y un sistema de gestión de la información amplios; estudio de las leyes, objetivos, estrategias y políticas ambientales nacionales; formulación de un programa de supervisión

regional cooperativo; adopción de medidas eficaces de cooperación regional que permitan reaccionar rápidamente a los incidentes de contaminación; y creación de centros de actividades regionales con sus respectivas redes.

395. El PNUMA convocó una tercera reunión intergubernamental del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental el 9 de abril de 1998 en Vladivostok (Federación de Rusia). La reunión logró acordar un procedimiento para establecer una red de centros de actividades regionales. Además, el Foro del Plan de Acción de Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina fue creado en julio de 1997. La primera reunión del Foro, en Toyama (Japón), en julio de 1997, determinó cuáles eran las tareas iniciales prioritarias y a qué Gobiernos miembros del Foro convenía asignarlas. Actualmente se considera un memorando de entendimiento regional para ser sometido a la firma de los Estados miembros del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental. Será el primer paso hacia un plan regional para situaciones de emergencia en virtud del cual sea posible adoptar medidas eficaces de cooperación regional en la preparación y lucha contra la contaminación marina.

396. El PNUMA sigue prestando ayuda en la supervisión del estudio de las leyes, objetivos, estrategias y políticas ambientales nacionales. El plan de trabajo está a cargo de los centros de coordinación y expertos nacionales designados por los Estados miembros. Se examinarán los informes nacionales y se preparará un informe regional sobre la base de los análisis efectuados por cada centro de coordinación o experto. En los informes nacionales se pasará revista a las leyes, políticas, objetivos y estrategias nacionales existentes para lograr los objetivos ambientales y se examinarán los instrumentos regionales y mundiales que hayan ratificado los países de la región así como las medidas adoptadas para su aplicación. Por último, se abriga la esperanza de que este proyecto facilite la armonización, formulación y aplicación de leyes y políticas ambientales entre los Estados del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental.

Plan de Acción para los Mares del Asia Meridional

397. El Plan de Acción para la Protección y Ordenación del Medio Marino y Costero del Programa Regional de los Mares del Asia Meridional se aprobó en marzo de 1995 y entró en vigor en enero de 1998. Ha sido ratificado por Bangladesh, la India, Maldivas, el Pakistán y Sri Lanka. Se proyecta que las Partes celebren su primera reunión en octubre de 1998. El Programa Cooperativo del Asia Meridional para el Medio Ambiente (SACEP) fue encargado de las funciones de secretaría para la aplicación del Plan de Acción.

398. Se han reconocido cuatro esferas prioritarias para la aplicación del programa con arreglo al Plan de Acción para los Mares del Asia Meridional: ordenación integrada de la zona costera; desarrollo y aplicación de la planificación nacional y regional para los casos de emergencia causados por derrames de hidrocarburos; desarrollo de los recursos humanos mediante el fortalecimiento de los centros regionales de excelencia, y fuentes terrestres de contaminación.

399. En colaboración con el SACEP, el PNUMA organizó un cursillo práctico para países del Asia Meridional sobre la aplicación de los convenios ambientales y los convenios marítimos pertinentes. Participaron en el cursillo altos funcionarios de gobierno de los siete países del Asia Meridional. El cursillo examinó la idoneidad de los actuales arreglos jurídicos e institucionales en dichos países para la aplicación de los convenios ambientales y formuló sugerencias para aumentar la eficacia en su aplicación.

Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente

400. En septiembre de 1998 se celebró la Cuarta Reunión de la Conferencia de las Partes en el Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente (SPREP). La Conferencia consideró, entre otras cosas, enmiendas para traspasar oficialmente las funciones de secretariado de la secretaría de la Comunidad del Pacífico a la secretaría del Programa. También se examinó la posibilidad de crear grupos de trabajo para formular enmiendas a los dos Protocolos de la Convención, a fin de ajustarlos al Protocolo de 1996 de Enmienda del Convenio de Londres y a las disposiciones del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.

401. Con respecto a la ordenación integrada de la zona costera, las actividades del SPREP se basan en el Plan de Acción Mundial para las Estrategias Nacionales de Ordenación Ambiental y el Programa de Acción de Barbados. Tras el éxito de la proclamación de 1997 como Año Internacional de los Arrecifes, los 18 países miembros se reunieron en abril de 1998 a fin de formular un plan de acción estratégico quinquenal para los arrecifes coralíferos. El Programa de Acción Mundial PNUMA/SPREP para la Protección del Medio Marino de las Actividades Basadas en Tierra se está aplicando en parte mediante actividades encaminadas específicamente a combatir los contaminantes orgánicos persistentes. Un proyecto financiado por fuentes australianas, que se encuentra actualmente en la fase I, está evaluando las existencias de productos químicos en 13 países de la región.

402. Gracias al Programa de Prevención de la Contaminación del Océano Pacífico, el SPREP está procurando coordinar en 14 países los esfuerzos regionales para hacer frente a

la contaminación procedente de embarcaciones. El Programa de Prevención, financiado en parte por el Programa I y II de Desarrollo del Océano Pacífico Sur, Canadá y la OMI, procura asistir a los países miembros del SPREP y de la Comisión del Pacífico Meridional en la aplicación de los Convenios y Convenciones de la OMI y componentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que guardan relación con la contaminación marina.

3. Otras regiones

403. En el curso del año transcurrido se registraron, fuera del ámbito del Programa de los Mares Regionales, las siguientes novedades.

Antártida

404. El Protocolo de Madrid de Protección Ambiental al Tratado Antártico entró en vigor el 14 de enero de 1998, tras la ratificación por 26 Partes consultivas en el Tratado Antártico. El Protocolo, que habían estado aplicando voluntariamente los Estados Partes en el Tratado Antártico, procura ampliar el alcance ecológico del sistema del Tratado Antártico designando la Antártida como una reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia. El Protocolo dispone que la protección del medio antártico, los ecosistemas asociados y dependientes, así como el valor intrínseco de la Antártida, deben ser consideraciones fundamentales en la planificación y ejecución de todas las actividades humanas en la Antártida. El Protocolo de Madrid prohíbe la actividad minera. La proscripción es de duración indefinida y se estipulan estrictas normas para modificarla. En efecto, la prohibición puede modificarse en cualquier momento si todas las Partes están de acuerdo. Si así se solicita, después de 50 años una conferencia de examen puede decidir modificar la prohibición de la actividad minera, siempre que por lo menos tres cuartas partes de las Partes consultivas en ese momento presten su acuerdo, exista un régimen jurídico para supervisar las actividades mineras y se salvaguarden los intereses soberanos de las Partes. La zona antártica, a la cual se aplica el Protocolo, se define haciendo referencia al artículo VI del Tratado Antártico y es la zona situada al sur de los 60° de latitud sur.

405. El Protocolo ha sido complementado con cinco anexos. El I se refiere a la evaluación de los efectos ambientales; el II a la conservación de la fauna y flora antárticas; el III a la eliminación y ordenación de desechos. El IV, dedicado a la prevención de la contaminación marina, prohíbe, por regla general, toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas de hidrocarburos salvo en los casos permitidos con arreglo al anexo I del Convenio MARPOL 73/78. También se prohíbe el vertimiento en el mar de cualquier clase de desechos con la excepción de restos de alimentos y aguas

sucias en ciertas circunstancias y a una distancia de no menos de 12 millas náuticas de la tierra o plataforma de hielo más cercana. El anexo V trata de la protección y ordenación de la zona. Según el Protocolo pueden designarse dos zonas especiales distintas: a) las zonas antárticas especialmente protegidas, que abarcan cualquier zona, inclusive cualquier zona marina, así designada para proteger notables valores ambientales, científicos, históricos, estéticos o naturales, o investigaciones científicas proyectadas o en ejecución; y b) las zonas antárticas sujetas a ordenación especial, que comprenden cualquier zona, incluidas las zonas marinas, donde se realizan actividades o puedan realizarse, a fin de facilitar la planificación o coordinación de esas actividades, evitar posibles conflictos, mejorar la cooperación entre las Partes o minimizar los efectos ambientales. En estas zonas las actividades estarán prohibidas, restringidas o administradas de conformidad con los planes de administración que apruebe la reunión de las Partes consultivas en el Tratado.

El Ártico

406. Como se dijo en el informe del año pasado, el Consejo Ártico se creó en Ottawa el 19 de septiembre de 1996 con la finalidad de mejorar la cooperación internacional y la celebración de consultas sobre cuestiones del Ártico y para contribuir a mejorar el bienestar de los habitantes de esta zona, especialmente en lo relativo al desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente (A/52/487, párrs. 347 a 349). En su calidad de foro intergubernamental de alto nivel, el Consejo proporciona un mecanismo para las cuestiones y los problemas de interés común a que hacen frente los Gobiernos y los pueblos del Ártico. Los ocho miembros del Consejo Ártico son el Canadá, Dinamarca, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia. El Consejo tiene además Participantes Permanentes, que representan a la mayoría de los pueblos indígenas de la región y está abierto a la participación de Estados y organizaciones intergubernamentales de otras regiones del mundo en calidad de observadores. La presidencia y secretaría del Consejo rota cada dos años entre los ocho Estados árticos; el Canadá ocupó esos dos puestos en 1996.

407. El 5 de febrero de 1998, el Consejo Ártico estableció el mandato para el Programa de Desarrollo Sostenible. Dicho mandato reafirmó el compromiso de los ocho Estados árticos con la causa del desarrollo sostenible en el Ártico, incluido el desarrollo económico y social, mejores condiciones sanitarias y un mayor bienestar cultural. Afirmó asimismo la dedicación del Consejo a la protección del medio ambiente ártico, incluidos la buena salud de sus ecosistemas, el mantenimiento de la diversidad biológica en la región y la conservación y utilización sostenible de los recursos naturales.

408. En 1974 los Estados que a la sazón eran Estados ribereños del Mar Báltico firmaron el primer Convenio sobre la Protección del Medio Marino de la Zona del Mar Báltico. En 1992, firmaron un nuevo Convenio todos los países con litoral en el Mar Báltico y la Comunidad Económica Europea. El órgano rector del Convenio es la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico, conocida por el nombre de Comisión de Helsinki o HELCOM. Las actuales partes contratantes en la HELCOM son: Alemania, la Comunidad Europea, Dinamarca, Estonia, la Federación de Rusia, Finlandia, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia. Las decisiones adoptadas por la Comisión de Helsinki, que se toman por unanimidad, se consideran recomendaciones formuladas a los gobiernos interesados para que las incorporen en la legislación nacional de los Estados miembros.

409. La 19ª reunión de la Comisión de Helsinki se celebró en Helsinki del 23 al 27 de marzo de 1998. La reunión se ocupó de los siguientes temas: actualización y fortalecimiento del Programa Amplio Conjunto de Acción Ambiental para el Mar Báltico; objetivos y estrategias de la Comisión de Helsinki respecto de las sustancias peligrosas; contaminación procedente de la agricultura; prevención de descargas ilícitas en el mar, y conservación del medio natural. Se reafirmó el compromiso político de alcanzar los objetivos estratégicos enunciados en la Declaración Ministerial de 1988 y de definir una serie de metas más concretas que se examinarían en el año 2003 y se alcanzarían antes del 2005. Las decisiones consiguientes, las más importantes de las cuales fueron adoptadas a nivel ministerial, atribuyen una alta prioridad a la promoción de las medidas preventivas y curativas en la región del mar Báltico.

410. En vista de la enorme importancia de lograr la sostenibilidad ecológica de la región del mar Báltico, los Ministros también consideraron el papel potencial de la Comisión de Helsinki en el Programa 21 para el Báltico, una visión amplia del desarrollo sostenible en toda la región del mar Báltico y su traducción a medidas prácticas para modificar la política económica de la región. Los ministros reconocieron además que las alineaciones políticas y económicas de las Partes Contratantes de la Comisión de Helsinki habían cambiado considerablemente desde mediados de la década de 1970. Decidieron, por tanto, emprender un examen de la HELCOM, concentrándose en su función, objetivos y estrategias futuros a fin de permitirle reaccionar más rápida y eficazmente a los problemas ambientales. En el comunicado ministerial final se pusieron de relieve los principales compromisos contraídos a nivel ministerial.

Atlántico nordeste

411. El Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste (Convenio OSPAR) entró en vigor el 25 de marzo de 1998. El Convenio OSPAR, que quedó abierto a la firma en la reunión ministerial de las comisiones de Oslo y París, en París, el 22 de septiembre de 1992, reemplaza al Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, 1972 (Convenio de Oslo) y la Convención para la Protección y Preservación del Medio Marino contra la Contaminación Proveniente de Fuentes Terrestres, 1974 (Convención de París). El Convenio OSPAR fue firmado y ratificado por todas las Partes Contratantes en el Convenio de Oslo y la Convención de París (Alemania, Bélgica, Dinamarca, la Comisión de las Comunidades Europeas, España, Finlandia, Francia, Islandia, Irlanda, Noruega, los Países Bajos, Portugal, el Reino Unido y Suecia) y por Luxemburgo y Suiza.

412. Las decisiones, recomendaciones y todos los demás acuerdos aprobados en virtud del Convenio de Oslo y de la Convención de París, que conservan intacta su fuerza jurídica, seguirán siendo aplicables a menos que se los dé por concluidos mediante nuevas medidas adoptadas con arreglo al Convenio OSPAR. Las Comisiones de Oslo y París dejaron de existir el 25 de marzo de 1998 con la entrada en vigor del Convenio OSPAR, que será administrado por la Comisión OSPAR.

413. La primera Reunión Ministerial de la Comisión OSPAR se celebró en conjunción con la reunión anual de 1998 de la Comisión, en Sintra (Portugal), los días 22 y 23 de julio de 1998. El principal resultado de la reunión fue la aprobación de un nuevo anexo del Convenio OSPAR relativo a la protección y conservación de los ecosistemas y la diversidad biológica en la región marítima abarcada por el Convenio, y un apéndice conexo. Otros resultados de la reunión fueron la aprobación de estrategias encaminadas a guiar la futura labor de la Comisión a más largo plazo con respecto a las sustancias peligrosas, las sustancias radiactivas, la eutrofización, la conservación de los ecosistemas y la diversidad biológica en la zona marítima; un plan de acción donde se estipulan las medidas que deberá adoptar la Comisión en el período 1998–2003 con miras a aplicar tales estrategias; una decisión de la OSPAR sobre la eliminación de las instalaciones frente a las costas que han caído en desuso, y nuevas normas para la participación de las organizaciones no gubernamentales en la labor de la Comisión, con la intención de permitirles participar en todos los niveles de la estructura de trabajo de la comisión. Al final de la reunión, los ministros aprobaron la Declaración de Sintra, donde se establece el marco para las futuras actividades de la Comisión OSPAR con miras a asegurar la protección del medio marino en el Atlántico nordeste.

E. Preparativos del examen del tema sectorial de “los océanos y los mares” por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en 1999

414. La Asamblea General, en su decimonoveno período extraordinario de sesiones celebrado en junio de 1997, declaró que era urgente aplicar la decisión 4/15 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible⁸⁶, en la que, entre otras cosas, se recomendó que la propia Comisión llevara a cabo un análisis periódico global de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas que figuran en el capítulo 17 del Programa 21 y cuyo marco jurídico general está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Por tanto, la Asamblea General decidió que la Comisión examinara bajo el epígrafe de “los océanos y los mares” el progreso logrado en la aplicación del capítulo 17 y demás capítulos pertinentes del Programa 21 en su séptimo período de sesiones, que se celebrará en 1999⁸⁷. La Asamblea decidió también que el examen de la Comisión se basara en un informe cuya preparación debería ser coordinada por el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación (véase también el párrafo. 462). Posteriormente la Asamblea estudiaría los resultados del examen de la Comisión cuando estudiara el tema “Los océanos y el derecho del mar” del programa de su período ordinario de sesiones .

415. En su decimonoveno período extraordinario de sesiones, la Asamblea General fue muy clara con respecto al alcance que debería tener el examen que haría la Comisión en 1999 del tema sectorial de los océanos y los mares y dijo, concretamente, que deberían examinarse todos los aspectos del medio marino y cuestiones conexas que figuran en el capítulo 17 del programa 21. Algunos de los participantes en la reunión de alto nivel del sexto período de sesiones de la Comisión suscribieron el parecer de la Asamblea y subrayaron que, al examinar el tema de los océanos en su séptimo período de sesiones, la Comisión debería abordar los problemas de la utilización sostenible de los recursos marinos y ribereños para el desarrollo, la contaminación y la degradación del litoral y la contaminación marina⁸⁸. Varias delegaciones recalcaron la importancia que tenía el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra.

416. También propusieron que entre los preparativos para el séptimo período de sesiones se contara un análisis de los acuerdos internacionales existentes que se ocupaban de los océanos y el grado en que se habían cumplido⁸⁹. Hay que

sopesar cuidadosamente esta última propuesta, ya que plantea cuestiones como la de si es oportuno que la Comisión examine, decida y, tal vez, coordine las actividades de otras organizaciones intergubernamentales y secretarías de convenciones en asuntos que rebasan el ámbito del desarrollo sostenible, como son los asuntos de carácter jurisdiccional, los relativos a la navegación, etc., y también la cuestión de si la Comisión tiene competencia para ello. Además, para llevar a cabo un examen efectivo, completo, integrado y multisectorial de las cuestiones relativas a los océanos se requiere la aportación y la participación en las reuniones de numerosos ministerios de ámbito nacional; la colaboración no debería limitarse a ministerios que tengan competencias sectoriales, por ejemplo competencias sobre el medio ambiente. En este sentido, la Asamblea General se ha impuesto a sí misma el mandato de examinar todas las novedades que se produzcan en relación con los océanos y los mares, en su condición de institución mundial competente en este ámbito.

417. Por lo que atañe a la organización de los trabajos del séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, ésta decidió que una de las reuniones que celebrarían en 1999 sus grupos de trabajo especiales entre períodos de sesiones se dedicaría a tratar de los océanos y los mares y a hacer un examen amplio del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo⁹⁰.

418. Por lo que respecta a los trabajos de su séptimo período de sesiones, la Comisión tendrá ante sí, además del informe preparado por el Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación, otros documentos que hacen al caso, como el informe de la Reunión de Expertos sobre prácticas ecológicas de explotación de yacimientos marinos de petróleo y gas que se celebró en los Países Bajos en noviembre de 1997 (E/CN.17/1998/18), que ya se distribuyó en el sexto período de sesiones de la Comisión; y el informe que presente a ésta la Organización Marítima Internacional (OMI) acerca de su segundo seminario sobre los océanos, que está siendo organizado por el Reino Unido y que tendrá lugar en el curso del año⁹¹.

F. Ordenación integrada de la zona marina y Costera

419. El examen del progreso logrado en la aplicación del concepto de “ordenación integrada de las zonas marinas y costeras” desde que se celebró la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) indica que siguen aumentando y diversificándose las iniciativas de ámbito local y nacional. Distintos países han adoptado

distintos procedimientos de ordenación integrada, dependiendo de sus circunstancias e intereses particulares y de los métodos que hayan elegido para tratar las cuestiones relativas a las zonas costeras y marinas. De las publicaciones que han salido a la luz se desprende que se están aplicando toda una gama de medidas, procedimientos y programas o proyectos tanto a escala nacional como subnacional. Por lo que respecta al plano internacional, hay tres factores principales que pueden influir considerablemente en la evolución futura de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras.

420. El primero de los factores es el hecho de que la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras se ha convertido en concepto organizador central y en marco apropiado para cumplir los compromisos y las obligaciones asumidos en acuerdos e iniciativas internacionales recientes relacionados con la CNUMAD, como el Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, el Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, la Iniciativa internacional para los arrecifes de coral y el Protocolo de 1996 del Convenio de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Convenio de Londres sobre el vertimiento de desechos).

421. Por lo que respecta al cambio climático, en el Seminario internacional sobre la planificación basada en la ordenación integrada de las zonas costeras para hacer frente al cambio climático, que se celebró en Taipei (provincia china de Taiwán) del 24 al 28 de febrero de 1998, se trazaron una serie de directrices para que los encargados de la ordenación costera de la formulación de políticas incorporaran principios y elementos de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras en los planes de acción nacionales sobre el clima previstos en la Convención Marco sobre el Cambio Climático.

422. En cuanto al Convenio sobre la Diversidad Biológica, los objetivos y las actividades operacionales fundamentales de su programa de trabajo sobre ordenación integrada de las zonas marinas y costeras para el período 1998–2000 son los siguientes: a) examinar los instrumentos existentes relativos a la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras y de su utilización en la aplicación de la Convención, lo que entraña determinar qué mecanismos e instrumentos hay que se refirieran a esa ordenación y qué centros de coordinación hay para aplicarla, y b) promover el desarrollo y la aplicación de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras en los planos local, nacional y regional, incluida la integración, en el marco de la citada ordenación, de las preocupaciones

relativas a la diversidad biológica de todos los sectores socioeconómicos que tengan efectos perjudiciales en los medios marino y costero.

423. Por lo que respecta al cumplimiento de los objetivos del Protocolo de 1996 del Convenio de Londres de 1972 sobre el vertimiento de desechos, se ha indicado que las Partes Contratantes podrían estudiar la posibilidad de aplicar la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras, habida cuenta de que cada vez son más las instituciones internacionales de financiación que conceden apoyo a los proyectos de desarrollo y medio ambiente emprendidos por los propios países interesados. Por tanto, si se lanzaran proyectos de apoyo a la aplicación del Protocolo como parte de programas nacionales de ordenación integrada de las zonas marinas y costeras, se facilitaría la aplicación de dicho Protocolo y se cumplirían las prioridades fijadas por las organizaciones internacionales de financiación. Además, se ha afirmado que el marco de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras permite hacer inversiones para que se adopten medidas de protección de los mares y se concierten acuerdos administrativos en este ámbito, y desarrollar las medidas y los acuerdos ya existentes, y podría aportar una gran flexibilidad para tratar las cuestiones esenciales del fomento de la capacidad, el desarrollo de los recursos humanos, el fomento de la reducción de la contaminación y la adopción de soluciones distintas del vertimiento de desechos en los mares, evitando, al mismo tiempo, la duplicación de tareas.

424. La aplicación del concepto y de los instrumentos de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras a las cuestiones sectoriales se trata en las FAO *Guidelines on Integrated Coastal Area Management and Agriculture, Forestry and Fisheries*, de reciente de reciente publicación. Esas directrices tratan de la incorporación de la planificación agrícola, forestal y pesquera en la ordenación integrada de las zonas costeras. En concreto, con ellas se pretende ayudar a que los organismos competentes y los usuarios de recursos del sector agrícola cobren conciencia de los efectos ambientales externos o internos que puede tener la actividad de cada sector y de los efectos ambientales que proceden de fuera del sector pero que repercuten en uno o varios subsectores de éste. Además, en las directrices se orienta a los planificadores y a los usuarios de recursos sobre la manera de trazar planes teniendo en cuenta esos efectos. Por último, en ellas se examinan cuestiones que afectan concretamente a los sectores agrícola, forestal y pesquero y se aconseja qué procesos, requisitos informativos, orientaciones en materia de política, instrumentos de planificación y posibles medidas exige la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras.

425. El segundo factor es el fuerte interés que muestran los donantes, los profesionales y los especialistas en ordenación

integrada de las zonas marinas y costeras en los resultados y la experiencia acumulada de más de 20 años de aplicación de los conceptos pertinentes tanto en los países en desarrollo como en los desarrollados. Este interés se debe a que, si bien aumenta el número de medidas que se adoptan en este ámbito en todo el mundo, en la actualidad no suele documentarse la experiencia adquirida con esas medidas, lo que impide que pueda aprenderse de ellas de manera eficiente y efectiva. Además, el Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación del Mar (GESAMP) ha declarado que se necesita un marco que permita documentar tendencias, determinar sus causas probables y estimar objetivamente la aportación relativa de los programas de ordenación integrada de zonas marinas y costeras a las transformaciones sociales y ambientales.

426. El problema es elaborar una metodología y unos indicadores comunes que permitan analizar las repercusiones que tienen las iniciativas de esa índole, cuyo número aumenta con rapidez, y difundir ampliamente los resultados correspondientes para mejorar el proceso de aprendizaje colectivo. Para hacer frente a ese problema, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Organismo Sueco de Cooperación para el Desarrollo Internacional (OSDI) patrocinan una iniciativa interinstitucional, dirigida por la Universidad de Rhode Island (Estados Unidos) y encaminada a crear un manual de autoevaluación para proyectos de ordenación integrada de zonas marinas y costeras. Basándose en ese manual, el PNUD preparará una nota de orientación sobre los programas para ayudar a los oficiales de programas a elaborar proyectos viables de ordenación costera.

427. El tercer factor lo constituye la nueva generación de proyectos regionales relacionados con las aguas internacionales (financiados por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM)). Por ejemplo, el Programa regional de prevención y gestión de la contaminación marina en los mares del Asia oriental, patrocinado por el FMAM, el PNUD y la OMM, ha elegido Xiamen, una de las cinco zonas económicas especiales de China, como lugar de demostración para poner a prueba un modelo práctico de aplicación de un sistema de ordenación integrada de las zonas costeras destinado a mitigar la contaminación marina y lograr un desarrollo económico rápido. El desarrollo de la capacidad es un punto importante de estos proyectos, como ilustran algunas de las actividades de capacitación previstas en ellos.

IX. Patrimonio cultural subacuático

428. En su 141º período de sesiones, celebrado en 1993, el Consejo Ejecutivo de la UNESCO aprobó una resolución en

la que invitó al Director General de esa organización a elaborar un estudio de viabilidad con miras a redactar una nueva convención de protección del patrimonio cultural subacuático. Basándose en ese estudio (146 EX/27), el Consejo Ejecutivo decidió que había que hacer un examen más exhaustivo, sobre todo de los aspectos jurisdiccionales de la propuesta y sus posibles repercusiones, teniendo en cuenta las disposiciones sobre jurisdicción nacional de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Director General recomendó que se reuniera un grupo de expertos que analizara todos los aspectos de la propuesta, destacando los aspectos jurisdiccionales. Los citados expertos se reunieron, a título personal, en mayo de 1996 y convinieron en que se necesitaba un instrumento jurídicamente vinculante para proteger el patrimonio cultural subacuático y que la UNESCO era la institución apropiada para aprobarlo. También llegaron a la conclusión de que el problema requería atención urgente, dado que, en la actualidad, los avances tecnológicos permitían recuperar objetos de valor arqueológico o histórico que se hallaran prácticamente a cualquier profundidad dentro del océano.

429. Posteriormente, el Consejo Ejecutivo invitó al Director General a que elaborara un proyecto de convención, lo distribuyera para que se le hicieran comentarios y reuniera a un pequeño grupo de expertos gubernamentales, en que estuvieran representadas todas las regiones, y de representantes de organizaciones internacionales competentes para que examinara el proyecto de convención con miras a presentarlo a la Conferencia General de la UNESCO en su 30º período de sesiones de 1999.

430. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar asistió a la reunión del grupo de expertos y ha participado de cerca en la elaboración del proyecto de convención, que está redactando conjuntamente con la UNESCO. Dos de los artículos del proyecto de convención se ocupan de aspectos jurisdiccionales, en particular de los derechos que tienen los Estados ribereños sobre el patrimonio cultural subacuático que se halle situado en aguas territoriales (artículo 4) o en la zona económica exclusiva o la plataforma continental (artículo 5). Cabe señalar que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se tratan algunos aspectos de esas cuestiones sólo en términos generales, por ejemplo en los artículos 149 y 303.

431. El grupo de expertos se reunió en París del 29 de junio al 2 de julio de 1998 para examinar el proyecto de convención, que tuvo buena acogida en general; pero quedan algunos problemas por resolver en relación con determinadas cuestiones jurisdiccionales. Algunos Estados adujeron que en el proyecto de convención se concedía a los Estados ribereños derechos sobre la zona económica exclusiva y sobre la

plataforma continental que no se les habían concedido expresamente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se dijo que había que elaborar más otras partes del proyecto, sobre todo las relativas a la potestad de ejecución del Estado del pabellón, el Estado del puerto y el Estado ribereño. La cuestión de en qué medida se aplicaría el proyecto de convención a los buques, incluidos los de guerra, y a las aeronaves que tuviera un Estado en propiedad o en explotación planteaba también otros problemas.

432. Hubo acuerdo en que el grupo de expertos debería reunirse otra vez, pero, a pesar de la aportación que ofreció una delegación, no pudieron recaudarse los fondos necesarios. Está previsto que, si se resuelve la cuestión de los fondos, la próxima reunión se celebre en la sede de la UNESCO en París, del 19 al 23 de abril de 1999.

X. Oceanografía y tecnología marina

433. El año pasado ha habido avances en muchas ramas de la oceanografía y la tecnología oceánica⁹². Sin embargo, la necesidad de conservar y ordenar los recursos vivos, el interés por los recursos genéticos del mar y las inquietudes acerca de la diversidad biológica marina han provocado el auge reciente de los estudios de biología marina.

Biología marina

434. En un estudio reciente se ha comprobado que la pesca excesiva no sólo agota los bancos de peces, sino que también tiene efectos perjudiciales en todo el ecosistema afectado. En un análisis de las capturas mundiales de peces de los últimos cinco decenios, hecho a partir de datos recopilados por la FAO, se ha comprobado que se han ido agotando gradualmente las especies de peces de mayor tamaño y más valiosas desde el punto de vista comercial, que ocupan los eslabones superiores de la cadena alimentaria (por ejemplo, el bacalao y el eglefino), y que han ido aumentando correspondientemente las especies menos valiosas que ocupan los eslabones inferiores de la cadena alimentaria (por ejemplo, la anchoa). Todos estos resultados indican que ha disminuido acusadamente la calidad de las capturas pesqueras en todo el mundo. Como es natural, esto tiene consecuencias importantes en la ordenación pesquera a largo plazo. Esta ordenación deberá concentrarse en repoblar las especies de peces que forman parte de cadenas alimentarias funcionales de los grandes ecosistemas marinos (véase también párr. 263).

435. Gracias a una serie de nuevas investigaciones se ha descubierto que las zonas de alta mar de los océanos tropicales que tienen pocos nutrientes son biológicamente más productivas de lo que se creía antes. Su productividad se debe

a un proceso de autofertilización que lleva a cabo un organismo marino muy difundido, denominado "serrín", que suele formar colonias en la superficie oceánica. Se han observado colonias de esa índole en los océanos tropicales desde transbordadores espaciales y satélites cromatosensibles. El citado organismo tiene la capacidad, bastante rara, de absorber nitrógeno de la atmósfera, convertirlo en compuestos de amonio, retener parte para su propia alimentación y liberar el resto. Este proceso permite al organismo vivir en zonas que tienen pocos nutrientes y proporcionar a la superficie oceánica el nitrógeno de que carecía antes. El nuevo nitrógeno puede favorecer el crecimiento de algas y otros organismos. La abundancia de estas bacterias fotosintéticas (capaces de aprovechar la luz para sintetizar hidratos de carbono a partir de anhídrido carbónico y agua) y algas influye también, por ejemplo, en el calentamiento del planeta. Estos organismos absorben anhídrido carbónico de la atmósfera mediante la fotosíntesis. El carbono pasa a formar parte de la red alimentaria marina y puede almacenarse en los océanos durante decenios. Se cree que el incremento de la proporción de anhídrido carbónico influye en el calentamiento del planeta; pero, si la productividad de las zonas de alta mar de los océanos es mayor de lo que se suponía, esas zonas podrían desempeñar un papel más importante en la mitigación de dicho calentamiento.

436. Por primera vez, se han encontrado organismos marinos en los montículos de hidratos de gas congelado situados en los fondos abisales del océano. En 1997, un equipo de científicos recogió muestras de lo que parece ser una nueva especie de gusanos, semejantes a los ciempiés, que habitan en la superficie y en el interior de esos montículos. Los investigadores piensan que los gusanos se alimentan quizá de las bacterias quimiosintéticas (bacterias cuya vida se sustenta en procesos químicos en lugar de en la fotosíntesis) que crecen en el gas comprimido de los hidratos, o que viven en simbiosis con ellas. Se cree que estos gusanos son elementos fundamentales de un ecosistema marino nuevo y singular.

437. Hay pocos alimentos para sustentar a las comunidades biológicas de los fondos abisales del océano. Puede que las bacterias que crecen cerca de las altas temperaturas de las bocas de emisiones hidrotérmicas o en las bajas temperaturas de los hidrocarburos que rezuman de los sedimentos (incluidos los hidratos de gas comprimido) sean fuentes de alimentación. En fecha reciente, se ha descubierto en los fondos oceánicos abisales otra fuente de alimentación que sustenta a una gran comunidad de criaturas marinas: se trata de una sorprendente variedad de organismos marinos que crecen en los esqueletos de ballena. Unas bacterias anaerobias (organismos que no necesitan aire para vivir) descomponen los aceites que contienen los huesos de ballena y emiten sulfuros y

compuestos de otra índole. Otra colonia de bacterias, que recubre los huesos en capas espesas, se sustenta gracias a esos sulfuros. Estas bacterias, a su vez, sustentan a diversos gusanos, moluscos, crustáceos y animales de otras ramas. Los huesos de ballena que se han observado en los fondos abisales del océano alimentan a 178 especies, mientras que el campo más fértil de emisiones hidrotérmicas sustenta a 121 y una filtración de hidrocarburos puede sustentar, como máximo, a 36. Al parecer, algunas de las especies han evolucionado para alimentarse exclusivamente de esqueletos de ballena, habida cuenta de que las grandes ballenas aparecieron por primera vez hace más de 40 millones de años.

Medicamentos de fuentes marinas

438. La producción de medicamentos a partir de fuentes marinas es una industria creciente. Todos los años se descubren nuevas fuentes de medicamentos. Por ejemplo, hace poco se ha descubierto en las esponjas de mar una toxina que puede modificarse para fabricar un medicamento contra el cáncer. En 1997, se aisló un compuesto contra el cáncer en una especie de coral que acababa de descubrirse y una empresa farmacéutica ha obtenido licencia para fabricar el compuesto. La preocupación por la escasez de esa especie concreta de coral y por la posibilidad de que se la explote en exceso ha inducido a los científicos a fabricar el compuesto por medios sintéticos.

Datos oceanográficos

439. En un informe anterior, se mencionó que la oceanografía se había beneficiado de la publicación de un número ingente de datos oceanográficos y de la posibilidad de utilizar equipo oceanográfico, datos y equipo que antes se destinaban exclusivamente a fines militares (véase A/51/645, párrs. 295 a 297). En 1997, se hicieron públicos los datos sobre el espesor de la capa de hielo del océano Ártico que había recogido la Armada de los Estados Unidos durante varios decenios y que habían tenido carácter confidencial hasta entonces. Muchos científicos creían que esos datos podrían ser útiles para estudiar, por ejemplo, el cambio climático mundial.

440. Ha aumentado el número de proyectos de investigación en que cooperan los sectores militar y civil. En muchos casos, las aplicaciones prácticas del sector civil pueden beneficiarse de la investigación militar, y viceversa. La colaboración entre los sectores militar y civil en el ámbito de la investigación y el desarrollo no sólo tiene efectos sinérgicos, sino que además es eficaz en función de los costos y fiscalmente ventajosa. Un ejemplo de ello es el programa destinado a obtener datos ópticos de calidad superior sobre litorales utilizando instrumentos dotados de sensores de observación directa y de

teleobservación que ejecutan la Oficina Oceanográfica de la Armada de los Estados Unidos y la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA). Las franjas costeras son el medio oceánico más productivo y, aproximadamente la mitad de la productividad oceánica corresponde a las franjas costeras de poca profundidad. El estudio de las propiedades ópticas de las aguas costeras es sumamente útil para medir la concentración de constituyentes importantes de la columna de agua y para determinar la profundidad y la topografía del fondo marino.

441. Con respecto a lo anterior, merece la pena señalar que se están estudiando exhaustivamente las posibilidades de utilizar en tiempo de paz los conocimientos técnicos de la armada. Por ejemplo, ese ha sido uno de los temas principales de un simposio reciente que ha preparado la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN)⁹³.

Instrumental y equipo científicos

442. En los últimos años, la oceanografía y la tecnología marina se han visto afectadas por las mismas tendencias en materia de financiación que cualquier otra rama del sector público. El replanteamiento de la función del sector público con respecto al mercado y la implantación de una política de austeridad presupuestaria han hecho disminuir o, en el mejor de los casos, aumentar mínimamente la financiación gubernamental de la investigación y el desarrollo. Como respuesta a esas restricciones financieras, el rasgo más destacado del avance reciente en oceanografía y tecnología marina ha sido la tendencia a ofrecer prestaciones más baratas y mejores.

443. En los últimos años, se han logrado avances rápidos en tecnología de comunicación submarina por medios acústicos. La labor de investigación y desarrollo se ha concentrado en mejorar las prestaciones reduciendo al mismo tiempo los costos. En 1997, apareció un módem submarino acústico que era eficaz en función de los costos y que podía transmitir datos a una tasa de más de 2.400 bits por segundo (8 bits componen un byte), mientras que los módem equivalentes de mediados del decenio de 1990 sólo transmitían 100 bits por segundo.

444. La necesidad de obtener mejor información sobre el fondo oceánico ha estimulado avances recientes en materia de equipo de inmersión, sumergibles, vehículos teledirigidos y vehículos submarinos autónomos autopropulsados. La rápida evolución tecnológica que ha habido en los ámbitos del procesamiento de señales, la tecnología informática y de láser, así como el aumento de la comprensión del medio marino, han reavivado también el interés por los sistemas de formación de imágenes submarinas por medios no acústicos durante el pasado decenio. En este sentido, las esferas en que más se ha evolucionado son las de los sistemas de vídeo y de

fotografías, la fotogrametría (empleo de fotografías para hacer levantamientos), el procesamiento de imágenes, la comprensión de imágenes, la fusión de imágenes captadas por sensores de diverso tipo (combinación de datos acústicos, ópticos, electromagnéticos y químicos con datos del sistema de información geográfica) y la formación y reconstrucción de imágenes (por ejemplo, la reproducción cartográfica tridimensional del fondo oceánico). Estos adelantos en la formación de imágenes submarinas pueden aplicarse a actividades como la localización de yacimientos petrolíferos, las operaciones de búsqueda y rescate, la detección de minas, la localización y el seguimiento de objetos y el control de la navegación.

445. Las recientes mejoras de los sistemas de determinación de posiciones submarinas han respondido a las necesidades de precisión de la arqueología submarina, sobre todo a las del estudio que realiza actualmente un equipo francés de los vestigios de un faro cercano a la isla de Pharos, en el Mediterráneo, que, según se cree, son los vestigios del faro de Alejandría, denominado “la séptima maravilla del mundo”. A fin de demostrar que los varios miles de piedras antiguas esparcidas por una superficie de 20.000 metros cuadrados constituían realmente los vestigios del famoso faro de la antigüedad, era esencial localizar con precisión muchas de las piezas sumergidas, con un margen de error que no excediera de 5 centímetros. Este sistema de determinación precisa de la posición ha empezado a desarrollarse hace poco y funciona particularmente bien para determinar posiciones tridimensionales locales en un radio máximo de 100 metros a partir del punto de referencia. Se trata de un sistema totalmente autónomo, sin cables que lo conecten con la superficie, y su manejo requiere un solo submarinista especializado.

446. A medida que aumenta la profundidad de las aguas, la precisión de los datos que se obtienen mediante sistemas de levantamiento manejados desde la superficie y que sirven para cartografiar con detalle el fondo marino se vuelve insuficiente. Por otra parte, los sistemas manejados por cable que pueden sumergirse a grandes profundidades plantean algunos problemas: o bien se reduce la velocidad del sistema, como ocurre en el caso de los vehículos teledirigidos que recorren el lecho marino, o bien se pierde precisión en la determinación de posiciones como ocurre en el caso de los vehículos abisales remolcados desde la superficie que trabajan en la columna de agua. Los vehículos autónomos autopropulsados que se han inventado recientemente están dirigidos por computadora y no tienen cables de conexión exterior, por lo que no presentan muchos de los problemas que acaban de exponerse; sin embargo, son caros. A fin de mantener la mayor precisión posible de los datos a grandes profundidades

sin menoscabar por ello la eficacia en función de los costos, se están creando nuevos modelos de vehículos autónomos autopropulsados. Por ejemplo, se ha puesto a prueba, a 600 metros de profundidad, el funcionamiento y la capacidad de rastreo de un nuevo tipo de vehículo autónomo autopropulsado bastante barato. A finales de 1997, se empezó a construir un prototipo, que podrá bajar a profundidades de hasta 2.000 metros y que según las previsiones, entrará en funcionamiento en el año 2000.

447. Hasta la fecha, las fuentes de información sobre el medio costero se limitaban a buques, boyas y satélites. Desde hace poco, se cuenta con otra fuente: el observatorio subacuático conectado con la Internet. Se trata de una fuente de información constante y eficaz en función de los costos, capaz de efectuar mediciones de espectro bastante amplio y de funcionar también en toda clase de condiciones climáticas. En 1996, entró en funcionamiento un observatorio para hacer estudios a largo plazo de ecosistemas (cuyo nombre es LEO-15) que está emplazado a 15 metros de profundidad en las aguas de la costa nororiental de los Estados Unidos, que son un medio muy dinámico. El observatorio consiste en dos plataformas dotadas de instrumentos que están ancladas al lecho marino. Ambas están conectadas a un servicio de Internet situado en tierra firme. Gracias a la cámara con lente de gran angular que lleva incorporada, el observatorio LEO-15 ofrece una visión directa del océano a un amplio público, de manera barata y efectiva. El próximo año, un vehículo autónomo autopropulsado de tamaño reducido, destinado a labores de vigilancia ambiental por teleobservación, se acoplará al citado observatorio y rastreará periódicamente las inmediaciones del lecho marino. Está previsto emplazar los futuros observatorios LEO en aguas más profundas.

448. El LEO-15 es un laboratorio submarino no tripulado, pero ya funciona en las aguas costeras de Florida un laboratorio submarino experimental que se denomina Aquarius. Diversos grupos de científicos pasan una semana en el laboratorio, que está situado a una profundidad de 10 metros, para estudiar los arrecifes de coral de los alrededores. Este laboratorio tiene la ventaja de permanecer en el mismo lugar durante un largo período y permitir, por tanto, hacer observaciones a largo plazo.

449. La preocupación con respecto al cambio climático ha llevado a elaborar técnicas y sistemas de despliegue eficaces en función de los costos para obtener series cronológicas de datos de las profundidades del océano para que los científicos puedan estudiar la naturaleza de la variabilidad oceánica por períodos que van desde estaciones a decenios. En la actualidad, se están obteniendo series cronológicas de datos tomando muestras en un número reducido de lugares de las profun-

didades del océano por medio de barcos, a menudo a intervalos de tiempos largos y, a veces, irregulares. Se han inventado hace poco unas técnicas innovadoras que serán utilizadas por un nuevo tipo de sensores dotados de capacidades operacionales que resisten bien un despliegue prolongado. Estas técnicas permitirán medir series cronológicas a largo plazo, con lo que ayudarán a evitar las complicaciones logísticas y los costos prohibitivos que entraña el destinar exclusivamente unos buques a mantener estaciones de medición.

Tecnología marina

450. El afán de encontrar métodos eficaces en función de los costos para perforar y rematar pozos a grandes profundidades ha llevado a hacer proyectos para construir un buque capaz de ejecutar, indistintamente, obras de perforación y de remate, que está dotado de una torre de perforación doble y de un torno doble. Mientras el buque perfora un pozo con uno de los tornos, podrá llevar a cabo obras de remate y de revestimiento con el otro.

451. En los medios industriales se prevé que, con el desplazamiento a aguas más profundas, la demanda de sistemas flotantes de producción, sobre todo de sistemas capaces de trabajar a profundidades de entre 1.000 y 2.000 metros, se incrementará de 90 sistemas en 1997 a 140 sistemas en los próximos 10 años. Entre estos sistemas cabe citar las estaciones flotantes de producción, almacenamiento y descarga, los vehículos semisumergibles, las plataformas de cables en tensión y las boyas de espeque (véase también el párrafo 259).

452. Los avances en las tecnologías de tendido de conducciones a grandes profundidades han aumentado la capacidad de la industria, que ha pasado de tenderlas a unos 150 metros de profundidad en el decenio de 1970 a tenderlas a 1.650 metros en el de 1990. Se están estudiando las posibilidades de tender conducciones a profundidades aproximadas de 3.600 metros con ayuda de una nueva generación de buques y sistemas de tendido.

453. Las innovaciones tecnológicas en materia de prospecciones mineras en las inmediaciones de las costas se han debido a la necesidad de aumentar la velocidad de los análisis, adoptar medidas dependiendo de los resultados y mantener el secreto de la información que pueda ser delicada para los mercados de capitales. Entre esas innovaciones cabe citar el análisis de datos de investigaciones geofísicas y geológicas en el propio buque, que se ha experimentado hace poco por primera vez en concesiones de diamantes situadas en las aguas costeras de Sudáfrica, y la realización de interpretaciones provisionales de las características del sedimento del lecho marino que tengan importancia para explotar yacimientos de diamantes y minerales en polvo a partir de medidas

reiteradas *in situ* obtenidas mediante un penetrómetro de cono.

454. Los minerales pesados situados en yacimientos cercanos a las costas, como la monazita, el circón y otros minerales de aluvión y compuestos fosforados, emiten radiación; por tanto, el empleo de instrumentos radiométricos para determinar la radiactividad puede ser un método barato de reconocimiento, prospección y análisis sistemáticos de esos minerales; hace poco se ha puesto a prueba con éxito este método.

455. Las comunicaciones submarinas han experimentado avances tecnológicos notables en los últimos años. El primer cable submarino de fibra óptica se instaló en 1988. En 1997, el total de las inversiones en sistemas submarinos de cables de fibra óptica se había elevado a unos 20.000 millones de dólares y está previsto que aumente hasta 35.000 millones en el año 2003. En noviembre de 1997, empezó a funcionar comercialmente el tendido de cables submarinos más largo del mundo, que recorre los 27.000 kilómetros que hay entre el Reino Unido y el Japón. El tendido, que se conoce por el nombre de FLAG (sigla inglesa de la expresión "fibre-optic link around the globe"), se compone de ocho secciones que atraviesan el Océano Atlántico, los mares Mediterráneo y Rojo y los Océanos Índico y Pacífico. Emplea tecnología de cable de fibra óptica transoceánico de tercera generación capaz de transmitir un máximo de 5.600 millones de bits de información por segundo por cada par de fibras ópticas, mientras que la tecnología de segunda generación sólo transmitía 560 millones de bits por segundo. Está previsto instalar una red de escala mundial de 300.000 kilómetros de extensión, que se denominará Proyecto Oxígeno y costará 14.000 millones de dólares. Este sistema de transmisión de 100.000 millones de bits por segundo unirá todos los continentes, excepto la Antártida, y tendrá 265 estaciones de tierra repartidas en 171 países. Está previsto que el proyecto empiece a funcionar en diciembre de 1998 y que su primera etapa esté concluida a primeros del año 2002.

456. Un importante beneficio secundario del reciente aumento de las actividades de tendido de cables ha sido la recopilación de nueva información sobre las características del lecho oceánico a partir de los estudios batimétricos, los rastreos mediante sonares de barrido lateral y los levantamientos de perfiles del subsuelo oceánico que se han hecho, normalmente, en el pasillo de 1.000 metros de ancho que marcan las rutas de los cables.

457. En la Conferencia Ministerial sobre Océanos y Nuevos Espacios Turísticos, convocada por la Organización Mundial del Turismo (OMT) en junio de 1998, se expusieron las nuevas tendencias en materia de recreo y turismo marítimos. Según el Secretario General de la OMT, "[hay que] sacar a la luz unos productos que hoy emergen y que mañana se

impondrán en el mercado: productos de turismo de naturaleza y ecoturismo, cruceros, deportes náuticos y turismo en zonas polares [...]”⁹⁴. Entre las atracciones turísticas más populares para las personas que buscan algo “nuevo” están los submarinos turísticos, los viajes a la Antártida y los cruceros.

458. Por ejemplo, la industria de los cruceros crece a un ritmo formidable. Se calcula que alrededor de 7 millones de personas hicieron un crucero en 1997 y se prevé que ese número suba a 9 millones en el año 2000. Para hacer frente a la demanda prevista, ya se están construyendo 42 cruceros. Se tiende a construirlos más grandes: un buque que está actualmente en proyecto tendrá ocho pisos, pesará 250.000 toneladas y tendrá cabida para 6.200 pasajeros.

459. Ejemplo de uso innovador del espacio oceánico es la primera plataforma flotante para lanzar artefactos espaciales, denominada *Odyssey*, que se inauguró oficialmente en mayo de 1998 en la Federación de Rusia. La idea, concebida inicialmente por los proyectistas de la Corporación Espacial Rusa, consiste en lanzar cohetes espaciales o satélites desde una plataforma que estará amarrada cerca del ecuador, donde la gravedad es mucho menor que en los lugares donde están situados los principales cosmódromos. Se espera que con esto se rebajen considerablemente los gastos de lanzamiento de artefactos espaciales y que puedan ponerse en órbita cargamentos más útiles. Posteriormente, esta idea se ha llevado a la práctica mediante un proyecto comercial denominado “Sea Launch”, que han ejecutado cuatro empresas internacionales, tanto públicas como privadas, de la Federación de Rusia, Ucrania, Noruega (una empresa de astilleros denominada Kvaerner) y los Estados Unidos (Boeing Corporation).

XI. Mecanismos de cooperación, formación de capacidad e información

A. Mecanismos de cooperación

1. Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación

460. Establecido en 1993 por recomendación del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible (A/48/527, párrs. 79 a 89), el Subcomité celebró su sexto período de sesiones en Lisboa del 20 al 23 de enero de 1998. En él participaron representantes de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, la División de Desarrollo Sostenible, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, el PNUMA, la FAO, la UNESCO, la COI, la OMM, la OMI y el OIEA.

461. El Subcomité examinó muy diversos asuntos, entre ellos la elaboración del atlas oceánico de las Naciones Unidas y la presentación de su prototipo en la Expo 98; la necesidad de que los encargados de adoptar decisiones en diferentes sectores aprovecharan mejor la información y los datos científicos, por ejemplo, en relación con el fenómeno de El Niño, el acuerdo respecto de los principios básicos del informe integrado sobre los efectos del Año Internacional del Océano, 1998, y las funciones del Subcomité como comité directivo en materia de cooperación y asistencia técnicas para la planificación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra. A este último respecto el Subcomité transmitió propuestas al Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible indicando que el primer examen intergubernamental de la ejecución del Programa de Acción Mundial se haría en el año 2000.

462. Además, teniendo en cuenta el programa de trabajo de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible para 1999 y que ese año su labor se centrará en los mares y océanos y en las funciones del Subcomité como supervisor de las tareas relacionadas con el capítulo 17 del Programa 21, el Subcomité señaló a la atención del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible su propuesta de preparación de un informe básico, complementado con tres adiciones, que podría centrarse en: la ejecución del Programa de Acción Mundial; el resumen de los resultados del Año Internacional del Océano, 1998, y las actividades pertinentes de colaboración del sistema de las Naciones Unidas (véanse también los párrafos 414 y 418).

463. Además, el Subcomité, al subrayar la importancia de los informes presentados y los debates celebrados en la Asamblea General dentro del tema del programa ampliado titulado “Los océanos y el derecho del mar”, reiteró las opiniones expresadas en su cuarto período de sesiones (ACC/1996/8), entre otras, que el informe anual a la Asamblea General sobre el derecho del mar permitiría informar a los gobiernos de las nuevas tendencias, y recomendó que la Asamblea General examinara todos los aspectos del medio marino y las cuestiones conexas a intervalos de tres a cinco años dentro del tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar” (ibíd., párr. 16).

2. Grupo de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP)

464. Establecido en 1969 con arreglo a un Memorando de Entendimiento interinstitucional, el GESAMP es un órgano consultivo científico de expertos del sistema de las Naciones Unidas y apoyado por éste, a saber: las Naciones Unidas, por conducto de su División de Asuntos Oceánicos y del Derecho

del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, el PNUMA, la UNESCO/COI, la FAO, la OMS, la OMM, la OMI y el OIEA. Su función principal es proporcionar asesoramiento científico a los organismos copatrocinadores sobre la prevención, reducción y contención del deterioro del medio marino. Así, el informe anual del GESAMP y los informes de sus grupos de trabajo constituyen una aportación sustancial a la labor técnica de los organismos copatrocinadores con arreglo a sus respectivos mandatos y programas de trabajo, incluso en relación con la ejecución del capítulo 17, entre otros, del Programa 21.

465. En su 28º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 20 al 24 de abril de 1998 (GESAMP Reports and Studies No. 66), el GESAMP examinó el proyecto de informe bienal sobre el estado del medio marino y los proyectos de algunos capítulos del informe sobre fuentes y actividades terrestres que afectan a la calidad y los usos del medio marino, costero y de agua dulce conexas, redactados por un grupo de trabajo encargado de este tema. El grupo de trabajo confirmó que los proyectos finales de esos informes se someterían al examen del GESAMP en 1999 en su 29º período de sesiones. El grupo de trabajo sobre la evaluación de los riesgos de las sustancias nocivas transportadas por buques informó de que había completado una importante revisión de sus normas de evaluación de riesgos. Además, el GESAMP coincidió en que la acuicultura tenía un papel propio en el fomento de las costas y en que, para que se le asignara el lugar adecuado y se desarrollan todas sus posibilidades, la acuicultura debía examinarse con otras actividades de fomento de las costas dentro de un marco de ordenación costera más amplio.

466. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar sigue prestando apoyo, aunque sujeto a restricciones presupuestarias, a la labor del GESAMP en relación con el mandato y el programa de trabajo de la División y, al igual que los otros organismos copatrocinadores, presta los servicios de secretaría técnica y apoya la participación de expertos en las reuniones del GESAMP (plenarias y de grupo de trabajo).

467. Aunque se estableció en tanto órgano de asesoramiento de expertos dentro del sistema de las Naciones Unidas, el GESAMP desempeña la importante función de facilitar la cooperación y la coordinación mediante la interacción entre las secretarías técnicas del GESAMP designadas por los copatrocinadores de entre sus respectivas secretarías.

3. Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts

468. El Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA) es un servicio de información bibliográfica interinstitucional internacional que se estableció en 1970. El ASFA, que tiene actualmente la base de datos más completa del mundo en su

campo, tiene como fin divulgar al mundo la información sobre la ciencia, la tecnología y la ordenación de los medios marino y de agua dulce. Las Naciones Unidas, por conducto de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, patrocina al ASFA junto con la FAO, la COI y el PNUMA, cuatro socios internacionales, 23 socios nacionales y centros de insumo⁹⁵ y un socio editor, Cambridge Scientific Abstracts. La División supervisa los documentos y las publicaciones relativas al derecho del mar y otros asuntos marinos (derecho, política y ordenación oceánicos, tecnología y recursos no biológicos) de los cuales se preparan resúmenes y datos bibliográficos para su inclusión en la base de datos del ASFA que se puede buscar por computadora, CD-ROM y los periódicos mensuales correspondientes del ASFA, a saber: ASFA 1: *Biological Sciences and Living Resources*; ASFA 2: *Ocean Technology, Policy and Non-Living Resources*; ASFA 3: *Aquatic Pollution and Environmental Quality*. Los periódicos impresos y los CD-ROM están disponibles en la División para su uso por personal de ésta y otros funcionarios de la Oficina de Asuntos Jurídicos y de las Naciones Unidas. Los usuarios no pertenecientes a las Naciones Unidas tienen acceso a la base de datos del ASFA previa suscripción. Desde que se unieron al ASFA en 1977 las Naciones Unidas han apoyado su mantenimiento y ulterior desarrollo.

469. La reunión anual de la Junta del ASFA se ocupa de cuestiones normativas y técnicas relacionadas con el realce de la eficacia del ASFA y su utilidad para una comunidad de usuarios en expansión. En la reunión de la Junta de 1998 (Roma, 9 a 12 de junio de 1998) se abordaron varios temas preferentes, como la debida atención de los centros de insumo a las publicaciones referidas a las materias que interesan al ASFA y el modo de aumentar la difusión de los productos y servicios de información de éste.

470. En cuanto al primero de los temas mencionados, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, por su parte y como medida complementaria de la reunión, está examinando la posibilidad, a pesar de las limitaciones de sus recursos, prestar más atención a las publicaciones relativas al derecho, política y ordenación oceánicos, la tecnología y los recursos no biológicos, todos ellos temas incluidos en su mandato.

471. En cuanto al segundo tema de los mencionados, una decisión adoptada por la Junta en su reunión de 1997 dio origen a una iniciativa del editor del ASFA, Cambridge Scientific Abstracts, y de la FAO, que proporciona los servicios de secretaría del ASFA, consistente en remitir gratuitamente en un primer período de dos años los CD-ROM del ASFA a los países de bajos ingresos con déficit alimentario que tuvieran la necesidad y la capacidad de utilizarlos comenzando por los 41 situados en África, Cambridge

Scientific Abstracts acordó además ampliar la iniciativa a su Servicio de Base de Datos en la Internet y extender el servicio a todo país de bajos ingresos con déficit alimentario que tuviera acceso a la Internet.

B. Formación de la capacidad

1. Becas

472. La Beca Hamilton Shirley Amerasinghe sigue despertando un gran interés en todas las regiones y en las universidades. Cada año se reciben aproximadamente 100 solicitudes, y actualmente participan en el programa de becas 16 universidades e instituciones. El programa es muy apreciado por las oportunidades académicas y la experiencia práctica que proporciona a los becarios.

473. Como consecuencia de las grandes aptitudes de los candidatos que cada año solicitan la beca, el Grupo Asesor, que examina las candidaturas, pidió el año pasado al Secretario General Adjunto, Asesor Jurídico, que estudiara la posibilidad de aumentar la dotación de fondos a fin de otorgar más de una beca por año, y pidió también que los medios proporcionados por las universidades participantes se aprovecharan al máximo y se hiciera lo posible por recibir a más de un becario al año. El Grupo Asesor animó además a los candidatos no admitidos con mejor puntuación a presentar su solicitud directamente a las universidades citando como referencia al Grupo Asesor.

474. La Asamblea General ha instado repetidamente a los Estados Miembros y a las organizaciones, fundaciones y particulares interesados a que contribuyan voluntariamente a financiar el programa para que más candidatos puedan beneficiarse de una beca⁹⁶.

475. En el pasado el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte había hecho aportes especiales para financiar una beca extraordinaria en una universidad participante del Reino Unido. Este año el Gobierno de Alemania también ha manifestado el deseo de financiar un programa de becas en el Instituto Max Planck de Alemania. El Grupo Asesor acogió con beneplácito esas contribuciones y expresó la esperanza de que otros países pudieran seguir esos ejemplos.

476. La beca se estableció en 1981⁹⁷, en homenaje al difunto Hamilton Shirley Amerasinghe, primer Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, por su contribución al desarrollo de éste. La beca se ha concedido anualmente en los últimos 12 años a candidatos procedentes de los países siguientes: Nepal (1986), República Unida de Tanzania (1987), Chile (1988), Santa Lucía (1989), Santo Tomé y Príncipe (1990), Croacia (1991),

Tailandia (1992), Kenya (1993), Seychelles y el Camerún (1994), Tonga (1995) e Indonesia (1996).

477. Concede la beca el Secretario General Adjunto, Asesor Jurídico, por recomendación del Grupo Asesor, compuesto por expertos de renombre en derecho del mar. El programa de becas es una de las actividades que realiza la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar dentro del Programa de asistencia de las Naciones Unidas para la enseñanza, el estudio, la difusión y una comprensión más amplia del derecho internacional. Se dirige fundamentalmente a expertos que en sus países se dedican al derecho de los océanos o a los asuntos marítimos y disciplinas conexas, ya sea en organismos públicos o en instituciones de enseñanza. Su propósito es ayudar a esas personas a mejorar su conocimiento de los asuntos oceánicos y del derecho del mar.

478. El presente año el Grupo Asesor estuvo integrado por las siguientes personas: el Embajador Hermana Lernad de Silva, ex Representante Permanente de Sri Lanka ante las Naciones Unidas, en calidad de Presidente, la Embajadora M. Patricia Durrant, Representante Permanente de Jamaica, el Embajador Tono Eitel, ex Representante Permanente de Alemania, el Embajador Nabil Elaraby, Representante Permanente de Egipto, el Embajador Hisashi Owada, Representante Permanente del Japón, el Embajador Sir John Weston, KCMG, ex Representante Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Prof. John Norton Moore, Director del Centro de Derecho y Política Oceánicos de la Universidad de Virginia (Estados Unidos de América) y el Sr. Ismat Steiner, Director de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

479. En diciembre de 1997 se concedió la duodécima beca al Sr. Fagaloa Tufuga, de Samoa, cuyo propósito era estudiar las cuestiones relacionadas con la negociación de la delimitación de fronteras marítimas en la Universidad de Southampton (Reino Unido).

480. El presente año el Instituto Max Planck de Heidelberg (Alemania) fue aceptado como universidad participante. Participan en el programa además las universidades e instituciones siguientes: Centro de Derecho y Política Oceánicos, Universidad de Virginia, Charlottesville, Virginia (Estados Unidos de América); Escuela de Derecho de Dalhousie, Halifax (Canadá); Facultad de Derecho, Universidad de Oxford, Oxford (Reino Unido); Facultad de Derecho, Instituto de Derecho Marítimo, Universidad de Southampton, Southampton (Reino Unido); Instituto de Graduados de Estudios Internacionales, Ginebra; Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile, Santiago; Centro de Política Marítima, Instituto Oceanográfico de Woods Hole, Massachusetts (Estados Unidos), Instituto de los Países Bajos para el Derecho del Mar, Universidad de Utrecht, Facultad de

Derecho, Utrecht (Países Bajos); Centro de Investigación de Derecho Internacional, Universidad de Cambridge, Cambridge (Reino Unido); Academia de Rodas de Derecho y Política Oceánicas, Instituto Egeo del Derecho del Mar y el Derecho Marítimo, Rodas (Grecia); Escuela de Derecho, Universidad de Georgia, Athens, Georgia (Estados Unidos); Escuela de Derecho, Universidad de Miami, Coral Gables, Florida (Estados Unidos); Escuela de Derecho, Universidad de Washington, Seattle, Washington (Estados Unidos) y Escuela de Derecho William S. Richardson, Universidad de Hawaii, Honolulu, Hawaii (Estados Unidos). Las universidades o instituciones académicas participantes pagan los derechos de matrícula de los becarios, mientras que los gastos de viaje, manutención, alojamiento y libros se pagan con cargo al fondo fiduciario creado por el programa de becas.

2. El programa Train-sea-coast

481. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar realiza sus actividades de capacitación por medio del programa Train-sea-coast, creado para aumentar la capacidad nacional de mejorar la competencia en materia de ordenación integrada de océanos y costas de las autoridades y los profesionales de los países desarrollados y en desarrollo. Los principales objetivos del programa Train-sea-coast son fortalecer la capacidad de las instituciones locales (denominadas dependencias de preparación de cursos) para proporcionar capacitación en el marco de una red mundial de instituciones participantes que compartan personal y material. El programa Train-sea-coast, que inicialmente estableció una red de 11 dependencias de preparación de cursos en 10 países con ayuda de la División de Energía Sostenible y Medio Ambiente del PNUD y que empezó a funcionar en 1995, ha entrado en una nueva fase y se ejecuta por medio del programa del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) titulado "Strengthening Capacity for Global Knowledge-Sharing in International Waters". El objetivo general es aumentar la capacidad de los países para integrar la ordenación sostenible de los recursos hídricos en la planificación nacional y crear e impartir cursos directamente relacionados con las cuestiones transfronterizas fundamentales indicadas en la cartera de Aguas Internacionales del FMAM.

482. La prioridad inicial del proyecto es establecer seis dependencias regionales de preparación de cursos financiadas con cargo al FMAM y asociadas a los proyectos de Aguas Internacionales del Fondo. En cada región una institución nacional alberga una dependencia de preparación de cursos del programa Train-sea-coast. Cada dependencia regional preparará uno o varios cursos específicos sobre un tema de ordenación de costas u océanos relacionado con los proyectos de Aguas Internacionales del FMAM y con los problemas

hídricos mundiales prioritarios. Aunque cada dependencia regional preparará los cursos que permitan al proyecto regional conseguir sus objetivos, esos cursos se compartirán con otros proyectos regionales de Aguas Internacionales del Fondo u otras dependencias de la red del programa Train-sea-coast. Esto es posible porque, de conformidad con los principios y las normas de la red del programa Train-sea-coast, las dependencias de preparación de cursos pueden importar cursos de otros miembros del programa y adaptarlos a sus propias necesidades aportando a su vez uno o más cursos de gran calidad. Otra característica destacada de esta nueva fase del programa Train-sea-coast es el empeño en abordar las cuestiones sobre el terreno fundamentales indicadas por los coordinadores de proyectos del FMAM y fomentar la cooperación entre los proyectos.

483. La repercusión de esta fase es doble: a) desarrollo de la capacidad nacional de diseñar e impartir a nivel nacional y regional cursos de capacitación de gran calidad adaptados a las necesidades estratégicas de los países de cada región, lo que les permitirá abordar de manera integrada los problemas ambientales transfronterizos relacionados con el agua en las regiones donde hay proyectos del FMAM, y b) mediante la capacitación y el mejoramiento de la aplicación de medidas concretas respecto de los problemas fundamentales de cada región. Estos efectos se amplifican con el sistema de participación de la red del programa Train-sea-coast, que permite la transferencia y adaptación de material de capacitación de gran calidad.

484. Se han creado cinco nuevas dependencias de preparación de cursos asociadas a los siguientes proyectos regionales del FMAM. En los próximos seis meses se creará una dependencia más. Los proyectos, dependencias e instituciones participantes actuales son: a) el proyecto de ordenación integrada del gran ecosistema marino de la corriente de Benguela (la dependencia de preparación en Ciudad de El Cabo (Sudáfrica) y las instituciones participantes son la Universidad de El Cabo Occidental y la Universidad de la Ciudad de El Cabo (Sudáfrica); b) el proyecto de ordenación y protección ambiental del Mar Negro (la dependencia de preparación de cursos se encuentra en Constantza (Rumania) y las instituciones participantes son la Universidad Ovidius, Constantza (Rumania), y la Universidad del Mar Negro, (Bucarest); c) proyecto de lucha contra la contaminación del agua por vertidos industriales en el Golfo de Guinea (la dependencia de preparación de cursos se encuentra en Cotonú y la institución participante es el Centro para el Medio Ambiente y el Desarrollo de África (CEDA), Cotonú); d) el programa de acción estratégica para el Mar Rojo y el Golfo de Adén (la dependencia de preparación de cursos se encuentra en Port Sudan (Sudán) y las instituciones participantes son

la Universidad del Mar Rojo, la Estación de Investigación Pesquera y la Corporación del Puerto Marítimo, Port Sudan; e) el plan de acción estratégico para la cuenca del Río de la Plata y su proyecto de malecón (la dependencia de preparación de cursos se encuentra en Rocha (Uruguay) y las instituciones participantes son el Programa de Conservación de la Biodiversidad y Desarrollo Sostenible en los Humedales del Este (PROBIDES), Rocha (Uruguay), la Universidad de la República y el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, Montevideo.

485. El seminario y la reunión de planificación de los diseñadores de cursos del programa Train-sea-coast se celebró en la Sede de las Naciones Unidas del 17 al 28 de agosto de 1998 con la participación de 10 nuevos diseñadores de cursos y 2 directores en representación de las dependencias financiadas con cargo al FMAM. Participaron también un diseñador de cursos del Programa Train-sea-coast en Tailandia y un representante del Instituto de las Naciones Unidas para la Formación Profesional y la Investigación (UNITAR). El objetivo del seminario era proporcionar a cada dependencia participante un equipo de diseñadores profesionales de cursos que pudiera elaborar material de gran calidad de acuerdo con las condiciones convenidas en el programa Train-sea-coast para los intercambios en la red internacional del programa.

486. La nueva fase del programa Train-sea-coast exige una coordinación real entre todos los participantes, esto es, las dependencias de preparación de cursos, los coordinadores de proyectos y la Dependencia Central de Apoyo del programa Train-sea-coast, que se encuentra en la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. Con la ayuda pedagógica y técnica de la Dependencia Central de Apoyo, cada una de las nuevas dependencias de preparación de cursos preparará, entregará y convalidará al menos dos programas estándar de capacitación que tengan en cuenta los problemas hídricos mundiales prioritarios.

C. Sistema de información

487. El sistema de información de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se ha reestructurado de acuerdo con los principios básicos de que las Naciones Unidas tienen una ventaja relativa decisiva en la difusión mundial de información y de que los sistemas de información pueden ser de gran ayuda para los Estados Miembros al ampliar la base de datos a que pueden recurrir los encargados de adoptar decisiones y los directores.

488. Por consiguiente, la División ha dado nueva formulación a sus actividades a fin de fortalecer los mecanismos de

recopilación y difusión de la información sobre el derecho del mar y cuestiones conexas destinados a fomentar el conocimiento de la Convención y su aplicación efectiva y uniforme. La División, que había señalado anteriormente que la Internet era un instrumento importante para el fortalecimiento de sus sistemas de información, ha extendido su utilización. La Internet no sólo permite reunir materiales (documentos, informes, legislación, etc.), de fuentes muy diversas (gobiernos, organizaciones internacionales e instituciones competentes) de manera eficiente en relación con los gastos, sino que además proporciona a los usuarios un medio conveniente para obtener materiales e información oportunos, bien organizados y referenciados, sobre diversos aspectos de los océanos y del derecho del mar. En ese contexto la División, que desempeñó un papel importante en las actividades iniciales de las Naciones Unidas en 1995 para presentar información por medio de la Internet a la comunidad internacional, ha seguido desarrollando el lugar en la Web destinado a "Los océanos y el derecho del mar" (<http://www.un.org/Depts/los>), como parte del lugar en la Web de la Organización.

489. La finalidad del lugar ampliado de "Los océanos y el derecho del mar" es dar a conocer al público en general la aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar a su vida diaria. Esto se logra utilizando la Convención, reconocida como marco de todas las actividades relacionadas con los océanos, como punto de referencia para explicar la forma en que sus disposiciones regulan cuestiones que afectan directamente a la gente. El lugar no pretende abordar todos los problemas sino servir más bien de referencia para los interesados en investigar más a fondo cuestiones oceánicas concretas interrelacionadas. Con tal fin, el lugar ampliado contiene nuevos enlaces, más de 1.100 con lugares de instituciones estatales, no estatales y universitarias y con los lugares de las organizaciones internacionales que forman el sistema de las Naciones Unidas. Además, el lugar ampliado se ha diseñado teniendo en cuenta la facilidad de acceso de todos los países, incluso aquéllos en que la conexión a la Internet está menos perfeccionada.

490. Las consultas del lugar en la Web destinado a los océanos y el derecho del mar han aumentado rápidamente: en 1997 la media fue de 4.300 consultas semanales, y en el período comprendido entre enero y septiembre de 1998 esa cifra creció más del doble hasta una media semanal de 9.000 consultas.

491. El público puede consultar la versión en inglés del lugar en la Web desde hace más de dos años. La División, según las directrices de las Naciones Unidas, desarrolla gradualmente la versión en francés a medida que los recursos lo permiten. Los materiales y la información actualmente disponibles en el lugar gopher de la División (gopher

her://gopher.un.org:70/11/LOS) se están incorporando gradualmente al lugar en la Web. Los lugares en la Web y gopher suministran en la actualidad información general sobre los océanos y el derecho del mar y ofrecen a los usuarios muchos documentos, incluidos los textos completos de la Convención, el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la Parte XI y el Acuerdo de 1995 sobre existencias de peces, además de la información acerca de su situación actual y de las declaraciones hechas al ratificar esos instrumentos o adherirse a ellos. También se ofrece información sobre las nuevas instituciones oceánicas establecidas en virtud de la Convención, a saber, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Los usuarios tienen acceso a muchos otros documentos y comunicados de prensa, incluidos los informes presentados a la Asamblea General y las actas literales de los debates de la Asamblea General sobre el derecho del mar y los asuntos oceánicos, así como los documentos de la Reunión de los Estados partes y la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Parte importante del lugar en la Web es el boletín de novedades relativas al derecho del mar y los asuntos oceánicos.

492. En sus resoluciones 49/28 y 52/26 la Asamblea General pidió que, en cooperación con las organizaciones internacionales competentes, se creara un sistema centralizado de información y asesoramiento coordinados sobre asuntos oceánicos y derecho del mar. Consciente de la importancia estratégica de la Convención como marco de las medidas nacionales, regionales y mundiales en el sector marítimo, la División reconoce la necesidad de intensificar el suministro de información coordinada y precisa. Para ello la División está desarrollando el lugar en la Web sobre “Los océanos y el derecho del mar” como fuente única y general de información diversa y específica, que comprende hipervínculos cuidadosamente seleccionados con organismos especializados y organizaciones internacionales, en los que se puede hallar información precisa y auténtica sobre los océanos. La propia División mantiene y desarrolla además diversas bases de datos que complementan la información suministrada por conducto de los lugares en la Web y gopher. Al mismo tiempo, al proporcionar conexiones con los lugares y bases de datos de otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, el lugar en la Web se está transformando en un punto centralizado de referencia para la información sobre los océanos y el derecho del mar.

493. La División sigue desarrollando otras dos áreas de información: la base de datos del sistema de información geográfica para el componente cartográfico de los límites de las zonas marítimas (véase el párrafo 104) y la base de datos

de la legislación marítima nacional (véase A/52/487, párr. 405).

Notas

- ¹ Robert Costantza, y otros, “The value of the world's ecosystem services and natural capital”, *Nature*, vol. 357, No. 6630, 15 de mayo de 1997, págs. 253 a 260.
- ² Estos Estados y entidades son: Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Barbados, Belice, Benin, Bolivia, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Brunei Darussalam, Bulgaria, Cabo Verde, Camerún, Chile, China, Chipre, Comoras, *Comunidad Europea*, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croacia, Cuba, Djibouti, Dominica, Egipto, Eslovaquia, Eslovenia, España, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Malasia, Malí, Malta, Mauricio, Mauritania, México, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Mongolia, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nauru, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, República Democrática del Congo, República Democrática Popular Lao, República Unida de Tanzania, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suriname, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Uganda, Uruguay, Viet Nam, Yemen, Yugoslavia, Zambia y Zimbabwe.
- ³ El Derecho del Mar: Declaraciones y manifestaciones con respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.97.V.3).
- ⁴ Esos Estados son: Bahamas, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Fiji, Irán (República Islámica del), Islandia, Islas Salomón, Mauricio, Micronesia (Estados Federados de), Namibia, Nauru, Noruega, Samoa, Santa Lucía, Senegal, Seychelles, Sri Lanka y Tonga.
- ⁵ Documento relativo a “The 1994 Agreement relating to the implementation of Part XI of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea: provisions dealing with production policy for deep seabed minerals”, presentado al Comité de Comercio y Medio Ambiente de la OMC en Ginebra, del 22 al 24 de septiembre de 1997.
- ⁶ La descripción y composición de las salas puede verse en A/52/487, párr. 37; véase también SPLOS/27, párrs. 19 a 33.
- ⁷ Véanse los comunicados de prensa ITLOS/Press 13 a 15 del Tribunal Internacional del Derecho del Mar y SPLOS/27, párrs. 51 a 61.

- ⁸ *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1998, Suplemento No. 9 (E/1998/29), cap. I. B, decisión 6/4.*
- ⁹ A/53/65-E/1998/5, anexo.
- ¹⁰ El texto del proyecto preparado por el grupo de expertos figura en el documento E/CN.15/1998/5, y los cambios propuestos por el grupo de trabajo sobre la aplicación de la Declaración Política y el Plan Mundial de Acción de Nápoles contra la Delincuencia Transnacional Organizada, creado por la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal y que se reunió en abril de 1998, figuran en el informe de la Comisión, *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1998, Suplemento No. 10 (E/1998/30), anexo III.*
- ¹¹ *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1998, Suplemento No. 10 (E/1998/30), anexo V.*
- ¹² Véanse las declaraciones hechas en la octava Reunión de los Estados partes, SPLOS/31, párr. 64.
- ¹³ Conclusiones de la mesa redonda sobre la piratería moderna organizada por la Institución Eclesiástica para la Gente de Mar y la Sociedad de Derecho Marítimo de los Estados Unidos de América.
- ¹⁴ Informe de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Londres.
- ¹⁵ MSC 69/22, párr. 5.7 y anexo 6.
- ¹⁶ Véase el documento presentado por España ante el Subcomité de la Seguridad de la Navegación, documento NAV 43/3/11.
- ¹⁷ MSC 69/22, párr. 5.11 y anexo 7.
- ¹⁸ *Ibíd.*, párr. 5.7 y anexo 6.
- ¹⁹ *Ibíd.*, anexo 7.
- ²⁰ Véase la propuesta presentada por el Reino Unido, documento NAV 44/3/3.
- ²¹ MSC 69/22, párr. 5.39.
- ²² C 80/5/Add.1, párr. 15.
- ²³ MSC 69/22, anexo 8.
- ²⁴ *Ibíd.*, anexo 9.
- ²⁵ *Ibíd.*, párr. 5.30
- ²⁶ Véase la propuesta presentada por Francia y el Reino Unido, documento NAV 44/3/2.
- ²⁷ Véase la propuesta presentada por los Estados Unidos, documento NAV 44/3/1.
- ²⁸ FSI 6/12, sección 3 y anexo 2.
- ²⁹ Véase *IMO Briefings* en <http://www.imo.org>.
- ³⁰ El texto completo de las enmiendas figura en el documento de la OMI MSC 69/INF.3.
- ³¹ Esas recomendaciones se publicarán como circular STCW.7/Circ.8.
- ³² Véase el informe de la decimonovena Reunión consultiva, LC 19/10, párrs. 4.14 a 4.16.
- ³³ La decisión 98/3 de la Comisión OSPAR entró en vigor el 9 de febrero de 1998. Fue aprobada en la Reunión Ministerial de la Comisión OSPAR, celebrada el 22 y 23 de julio de 1998 (véanse párrs. 411 a 413 *infra*). El Convenio de 1992, que entró en vigor el 25 de marzo de 1998, ofrece la posibilidad de eliminar en el mar una instalación en desuso o de abandonarla total o parcialmente en el lugar.
- ³⁴ *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28), cap. I.C, decisión 4/5.*
- ³⁵ Véanse las conclusiones de la presidencia conjunta. El documento fue distribuido en el sexto período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible.
- ³⁶ Véase el documento MEPC 41/7/2 de la OMI.
- ³⁷ Véase el documento MEPC 41/7/3 de la OMI.
- ³⁸ Comunicado de prensa 98/31 de la FAO.
- ³⁹ Proyecciones de la producción pesquera mundial para el año 2010, Departamento de la Pesca de la FAO.
- ⁴⁰ Declaración del Sr. Hayashi, Subdirector General, Departamento de Pesca, FAO, *Conservation of the coastal and marine environment through sustainable resources management in fisheries*, Día Mundial del Medio Ambiente, FAO, 5 de junio de 1998.
- ⁴¹ Véase *The New York Times*, 10 de febrero de 1998.
- ⁴² Environmental Defense Fund Letter, *Closures will benefit New England Fisheries* (Nueva York, EDF, 1998).
- ⁴³ Documento presentado por Greenpeace International, *“Overfishing and excessive fishing capacity”*, 25 de noviembre de 1997.
- ⁴⁴ Véase la declaración del Sr. Hayashi, *op. cit.* (Nota 40 *supra*).
- ⁴⁵ *Ibíd.*
- ⁴⁶ Downes, David y VanDyke, Brennan, *Fisheries Conservation and Trade Rules: Ensuring that Trade Law Promotes Sustainable Fisheries* (Washington, D.C., Center for International Environmental Law Greenpeace, 1998).
- ⁴⁷ Declaración de la III Conferencia de Ministros de Pesca, A Toxa, España, 17 a 19 de septiembre de 1997.
- ⁴⁸ Comunicado de prensa de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (<http://www.maff.gov.uk.inf.newrel/nea/c/nea/c297.htm>).
- ⁴⁹ Documento del Departamento de Pesca, FAO ([http://www.fao.org/waicent/faoinfo/fishery/agreem.codecond.cecfa2.htm](http://www.fao.org/waicent/faoinfo/fishery/agreem/codecond.cecfa2.htm)).
- ⁵⁰ Boletín del Derecho del Mar No.37.
- ⁵¹ Documentos de la FAO, GFCM/XXIII/98/INF. 1 y 5.
- ⁵² *FAO Fisheries Report No. 565.* (<http://fao.org/waicent/faoinfo/fishery/agreem/codecond/swi/sumf.htm>).
- ⁵³ Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional, Informe Anual, 1997, Vancouver (Canadá), 1998; *The Newsletter of NPAFC*, invierno de 1998, vol.2, No.1.
- ⁵⁴ Informe de la Cuarta Reunión Anual, <http://www.home.aone.net.au/ccsbt4>.
- ⁵⁵ Comunicado de prensa del Fondo Mundial para la Naturaleza, 5 y 7 de noviembre de 1997.

- ⁵⁶ Informe de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico a la 22ª Reunión Consultiva del Tratado del Antártico (XXII ATCM/IP21), abril de 1998, párr. 8.
- ⁵⁷ *Ibíd.*, párrs. 9 y 10.
- ⁵⁸ *Ibíd.*, párr. 26.
- ⁵⁹ Comunicado de prensa del Fondo Mundial para la Naturaleza, 5 y 7 de noviembre de 1997.
- ⁶⁰ *Ibíd.*
- ⁶¹ Boletín, No. 7 de la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres, 7 de diciembre de 1997.
- ⁶² *Mining Journal*, vol. 330, No. 8467, 13 de febrero de 1998, pág. 123.
- ⁶³ *The New York Times*, 30 de diciembre de 1997.
- ⁶⁴ *Sea Technology*, vol. 39, No. 1, enero de 1998, pág. 14.
- ⁶⁵ Richard Wheatly y Bárbara Saunders, "1997 OTC highlights 50 years of offshore technological progress", en *Oil and Gas Journal*, vol. 95, No. 20, 12 de mayo de 1997, pág. 22.
- ⁶⁶ *Platt's Oilgram News*, vol. 75, No. 241, 12 de diciembre de 1997, pág. 4; *ibíd.*, vol. 76, No. 98, 22 de mayo de 1998, pág. 3.
- ⁶⁷ Declaración de la Conferencia de Bellagio.
- ⁶⁸ Puede consultarse el documento en la página Web de la OSPAR (<http://www.ospar.org>).
- ⁶⁹ La Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) define las zonas marinas protegidas como zonas de terreno intermareal o submareal y las aguas que las cubren, con la flora, fauna y características históricas y culturales correspondientes, que se acotan para proteger el coto en su totalidad o una parte de él.
- ⁷⁰ Las referencias relativas a estos protocolos, incluido el estado en que se encuentran, figuran en *The Law of the Sea: Multilateral Treaties – A Reference Guide to Multilateral Treaties and other International Instruments related to the United Nations Convention on the Law of the Sea* (texto revisado y actualizado al 31 de diciembre de 1996) (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: E.97.V.9).
- ⁷¹ Véase el documento UNEP(WATER)/GPA–IG.2/4, de 5 de mayo de 1998, titulado "Consideration of further steps, timeable and modalities for the activities of the GPA Coordination Office–The Hague".
- ⁷² Informe de la 19ª Reunión Consultiva. Documento de la OMI LC.9/10, anexo 2.
- ⁷³ El Programa se instituyó en cumplimiento de la resolución LC.55(SM) sobre las actividades de cooperación y asistencia técnica relacionadas con el Convenio de Londres de 1972, que fue adoptado en la Reunión Especial de las Partes Contratantes dedicada a examinar y aprobar el Protocolo de 1996 del Convenio de Londres de 1972, así como en respuesta a las conclusiones de la Encuesta mundial sobre desechos.
- ⁷⁴ Véase LC 19/10, anexo 4.
- ⁷⁵ Véase el informe del 40º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, documento MEPC 40/21, anexo 4.
- ⁷⁶ El Comité de Protección del Medio Marino había pedido, en su 36º período de sesiones a un grupo de estudio GESAMP/OMI que examinara los procedimientos de evaluación de los peligros elaborados en 1972 para el Convenio MARPOL 73/78, y también que considerase la posibilidad de crear un sistema armonizado con otros reglamentos del transporte no marítimo de sustancias químicas.
- ⁷⁷ Véase MEPC 40/21, párrs. 8.10 y 8.11; y el resumen de las respuestas de los Estados miembros consignadas en el documento MEPC 42/11/1.
- ⁷⁸ Para el texto del Protocolo, véase el documento MP/CONF.3/34; el Acta Final figura en el documento MP/CONF.3/33/Rev.1.
- ⁷⁹ Para el texto de las resoluciones, véase MP/CONF.3/35.
- ⁸⁰ El texto figura en el documento MEPC 42/INF.3.
- ⁸¹ Véase el informe del primer período de sesiones (UNEP/POPS/INC.1/7).
- ⁸² Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, quincuagésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 25 (A/52/25)*, anexo.
- ⁸³ FCCC/CP/1995/7/Add.1, decisión 1/CP.1.
- ⁸⁴ *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1998, Suplemento No. 9 (E/1998/29)*, cap. I. B., decisión 6/3, párr. 13.
- ⁸⁵ La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar prestó asistencia a la Conferencia asesorando a los Estados africanos en cuanto al marco para el desarrollo marino sostenible proporcionado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- ⁸⁶ Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1996, Suplemento No. 8 (E/1996/28)*, cap. I.C., decisión 4/15, párr. 45 a).
- ⁸⁷ Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, decimonoveno período extraordinario de sesiones, Suplemento No. 2 (A/S-19/33)*, anexo, cap. III.A, párr. 36, y apéndice.
- ⁸⁸ Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1998, Suplemento No. 9 (E/1998/29)*, cap. III.C, párr. 38.
- ⁸⁹ *Ibíd.*, párr. 39.
- ⁹⁰ *Ibíd.*, cap. I. B., decisión 6/6, párr. 1 a).
- ⁹¹ El primer cursillo práctico se organizó en noviembre/diciembre de 1995; el informe conexo (E/CN.17/1996/23) se presentó a la Comisión en su cuarto período de sesiones.
- ⁹² El material de esta sección se ha tomado de diversos números de periódicos, boletines y revistas científicas y comerciales. Para referencias concretas, sírvase dirigirse a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.
- ⁹³ Simposio de la SACLANT/EXPO'98, sobre los "Imperativos Marítimos Nacientes para el Próximo Milenio", celebrado en Lisboa, los días 3 y 4 de septiembre de 1998, y organizado por el Comando Aliado Supremo del Atlántico (SACLANT) de la OTAN. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar participó en el Simposio y presentó una monografía sobre el marco internacional para el desarrollo de las futuras actividades económicas establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

⁹⁴ Organización Mundial de Turismo, “WTO picks hot tourism trends for 21st century”, Comunicado de prensa, Lisboa, 4 de junio de 1998, pág. 1.

⁹⁵ Participantes internacionales: Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos (ICLARM); Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES); Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN); y Sistema de Información sobre Recursos Marinos de las Islas del Pacífico (PIMRIS). Participantes nacionales: Alemania, Argentina, Australia, Canadá, Chile, China, Cuba, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Francia, Grecia, India, Japón, Kenya, Lituania, México, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido Suecia y Ucrania.

⁹⁶ Véanse, por ejemplo, las resoluciones de la Asamblea General 52/26, párr. 13; y 51/34, párr. 12.

⁹⁷ Véase la resolución 36/79 de la Asamblea General.