Naciones Unidas A/54/429

Asamblea General

Distr. general
30 de septiembre de 1999
Español
Original: inglés

Quincuagésimo cuarto período de sesiones
Temas 40 a) y c) del programa
Los océanos y el derecho del mar: derecho del mar; resultados del examen por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible del tema sectorial "los océanos y los mares"

Los océanos y el derecho del mar

Informe del Secretario General

Índice

		Párrafos	*Página*
I.	Introducción	1–9	5
II.	La Convención, los acuerdos de aplicación y las nuevas instituciones	10–71	6
	A. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	10–21	6
	1. Situación de la Convención	10	6
	2 Declaraciones y manifestaciones formuladas con arreglo al artículo 310 de la Convención	11–16	6
	3. Declaraciones hechas con arreglo a los artículos 287 y 298	17–21	7
	B. Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención	22–24	8
	1. Situación del Acuerdo	22–23	8
	2. Aplicación provisional del Acuerdo y notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales de la Autoridad	24	8
	C. Acuerdos 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 y manifestaciones con arreglo al artículo 43	27	8
	3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias	28	9

99-28386 (S) 051199 071199

	D.	Instituciones creadas por la Convención	29–61	9
		1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos	29–37	9
		2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar	38–50	10
		3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental	51–61	12
	E.	Reuniones de los Estados Partes	62–67	14
	F.	Procedimientos de solución de controversias	68–71	15
III.	Los espacios marítimos		72–93	15
	A.	La práctica de los Estados: examen por regiones	72–84	15
		1. África	76–77	16
		2. América Latina y el Caribe	78	16
		3. Europa y América del Norte	79–84	16
	B.	Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas	85–87	17
	C.	Depósito de cartas y listas de coordenadas geográficas y cumplimiento de la obligación de debida publicidad	88–93	18
		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	88–92	18
		2. Otras obligaciones de publicidad establecidas en la Convención	93	19
IV.	Estados con características geográficas especiales		94–108	19
	A.	Pequeños Estados insulares	94–100	19
	B.	Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa	101–108	21
V.	La industria naviera y la navegación		109–207	22
	A.	La industria naviera	109–120	22
		1. La flota mercante mundial: crecimiento, propiedad y matrícula	110–112	22
		2. El envejecimiento de la flota mundial	113	23
		3. Retirada del servicio, reciclaje y desguace de buques	114–120	23
	B.	Navegación	121–180	24
		1. Seguridad de los buques	123–143	24
		a) Construcción, equipo y navegabilidad del buque	125–133	25
		b) Dotación de los buques y capacitación de la tripulación	134–142	26
		c) Condiciones de trabajo	143	27
		2. Transporte de carga	144–155	27
		3. Seguridad de la navegación	156–176	29
		a) Medidas de organización del tráfico	160–163	29
		b) Sistemas de notificación de buques	164–168	30

		c) Servicios de tráfico marítimo	169	30
		d) Prestación de servicios/distribución de los gastos	170–176	31
	4.	Reclamaciones marítimas	177–180	32
		Embargo preventivo de buques	177–180	32
	C.	Aplicación	181–207	32
	1.	Aplicación por el Estado del pabellón	181–189	32
	2.	Control por el Estado del puerto	190–207	34
VI.	Delincuencia en el mar		208–243	37
	A.	Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas	214–218	38
	B.	Introducción clandestina de migrantes	219–230	39
	C.	Piratería y robo a mano armada	231–239	40
	D.	Polizones	240–243	42
VII.	Desarrollo y ordenación de los recursos marinos y protección del medio marino		244–521	43
	A.	Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos	249–324	43
	1.	Pesquerías marinas	249–304	43
		a) Examen mundial de las pesquerías marinas	249–267	43
		b) Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías	268–304	48
	2.	Conservación y ordenación de mamíferos marinos	305–311	54
	3.	Diversidad biológica marina y costera	312–324	55
	B.	Recursos marinos no vivos	325–360	57
	1.	Minerales	325–344	57
	2.	Instalaciones y estructuras costa afuera	345–360	60
	C.	Protección y preservación del medio marino	361–521	63
	1.	Reducción y control de la contaminación	372–454	65
		a) Fuentes terrestres de contaminación	372–383	65
		b) Contaminación por vertimiento y gestión de desechos	384–395	67
		c) Contaminación causada por buques	396–431	69
		d) Contaminación procedente de la atmósfera	432–436	74
		e) Responsabilidad e indemnización	437–454	74
	2.	Cooperación regional	455–489	77
		a) Examen del programa y planes de acción de mares regionales	455–483	77
		b) Otras regiones	484–489	81
	3.	Zonas marinas protegidas/zonas marinas especialmente sensibles	490–515	82
	4.	Cambio climático	516–521	87

VIII.	Patrimonio cultural subacuático	522–526	88
IX.	Oceanografía y tecnología marina	527–561	89
	A. Oceanografía	527–550	89
	B. Tecnología marina	551–561	93
X.	Arreglo de controversias	562–586	95
XI.	Creación de capacidad y difusión de información	587–609	99
	A. Creación de capacidad	588–603	99
	1. Becas	588–594	99
	2. El programa TRAIN–SEA–COAST	595–603	100
	B. Difusión de información	604–609	102
XII.	Coordinación y cooperación internacionales	610–630	103
	A. Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP)	612–613	103
	B. Sistema Mundial de Observación de los Océanos	614–620	103
	C. Proyecto sobre la variabilidad y previsibilidad del clima (CLIVAR)	621	105
	D. Comisión técnica mixta sobre oceanografía y meteorología (CTMOM)	622	105
	E. El servicio Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)	623–626	105
	F. Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación	627–630	106
XIII.	Examen del tema sectorial “Océanos y mares” por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en 1999	631–637	107

I. Introducción

1. La importancia de los océanos y los mares fue destacada de nuevo este año por la comunidad internacional, un año después de la celebración del Año Internacional del Océano. En este contexto, se reiteró que "la Convención de las Naciones Unidas establece el marco jurídico general dentro del cual deben considerarse todas las actividades en esa esfera"[1].

2. Después de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (que de aquí en adelante se denominará "la Convención") y el establecimiento del nuevo "conjunto de tratados de instituciones oceánicas", la Asamblea General no sólo subrayó el principio enunciado en el preámbulo de que "los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto" sino que también señaló la importancia estratégica de la Convención como marco para las actividades nacionales, regionales y mundiales en el sector marino.

3. El marco general que proporciona la Convención a las actividades en el sector marino, junto con el imperativo de considerar las cuestiones oceánicas "como un conjunto" destacan la importancia de vigilar y examinar, de manera integrada, los acontecimientos relativos a la aplicación de la Convención, al igual que otros acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y al derecho del mar. Además, la Asamblea General, como institución mundial competente para hacerlo, decidió emprender un examen y evaluación anuales de la aplicación de la Convención y otros acontecimientos relativos a los asuntos oceánicos y al derecho del mar (resolución 49/28 de la Asamblea General, preámbulo y párrafo 12). A este respecto, la Asamblea General pidió al Secretario General que preparara anualmente un informe amplio en virtud del tema del programa titulado "Los océanos y el derecho del mar". El presente informe ha sido preparado en respuesta a la petición de la Asamblea General que figura en la resolución 53/32, de 24 de noviembre de 1998.

4. El informe anual sobre "Los océanos y el derecho del mar", es el único documento amplio y multidisciplinario de las Naciones Unidas en que se presenta a la Asamblea General un panorama general que abarca todos los aspectos de los asuntos marinos, e integra cuestiones jurídicas, económicas, sociales y ambientales. En la elaboración del informe siempre se ha adoptado un enfoque doble: las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas proporcionan insumos en sus respectivas esferas de competencia; estos insumos se combinan con los hallazgos de las actividades de vigilancia de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos, la dependencia organizacional de la Secretaría que ayuda al Secretario General a cumplir las responsabilidades que se le confían en la esfera de los asuntos oceánicos y el derecho del mar.

5. En su decimonoveno período extraordinario de sesiones, celebrado en junio de 1997, la Asamblea General hizo suyas las recomendaciones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (contenidas en su decisión 4/15, de 3 de mayo de 1997) en el sentido de que debería llevarse a cabo "un análisis periódico global de todos los aspectos del medio marino y demás cuestiones conexas que figuran en el Programa 21, y cuyo marco jurídico general está establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar" (resolución S–19/2, párr. 36). La Asamblea decidió que los resultados de dicho análisis se examinaran en relación con el tema consolidado del programa titulado "Los océanos y el derecho del mar". La reunión de Estados Partes en la Convención también destacó la necesidad de mejorar la coordinación en las cuestiones relativas a los océanos y el derecho del mar (véase SPLOS/24).

6. En su séptimo período de sesiones, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible subrayó de nuevo el hecho fundamental de que "los océanos y los mares constituyen la mayor parte del planeta que sustenta la vida, regula el clima y el ciclo hidrológico y proporciona los recursos esenciales que se han de utilizar para garantizar el bienestar de las generaciones actuales y futuras y la prosperidad económica, erradicar la pobreza, garantizar la seguridad alimentaria y conservar la diversidad biológica marina y su valor intrínseco para mantener las condiciones que apoyan la vida en la tierra" (decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, párr. 1). A este respecto, la Comisión exhortó a los gobiernos a que reforzaran las medidas nacionales, regionales e internacionales, según el caso, encaminadas a elaborar enfoques integrados de la ordenación de los océanos y las zonas costeras; hizo hincapié en la importancia que revestía la cooperación internacional para garantizar que los océanos y los mares siguieran siendo sostenibles mediante la ordenación integrada, señaló además a la atención de la comunidad internacional esferas de particular preocupación en relación con los recursos marinos, las actividades realizadas en tierra, la ciencia marina y otras actividades marinas, tales como la navegación, la contaminación por vertimiento, las explotaciones petrolíferas frente a la costa y las operaciones de extracción de gas.

7. La parte esencial de sus recomendaciones se dirigía a hallar soluciones para lograr medios más idóneos de

tratar los problemas y propuso que debía reforzarse la coordinación y la cooperación internacionales. Entre las soluciones apuntadas figuraba la mejora de la eficacia del debate anual en la Asamblea General sobre el tema de los océanos y el derecho del mar, y la Comisión reiteró que la Asamblea General era el órgano idóneo para proporcionar la coordinación necesaria. Dicho objetivo debía lograrse adjudicando más tiempo al examen del informe del Secretario General y al correspondiente debate, e invitando a todas las partes interesadas a que participaran en él.

8. Este año, la cooperación para la preparación del informe entre la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y otras organizaciones se reforzó aún más, a fin de proporcionar a la Asamblea General un informe a la vez más amplio y multidisciplinario. Se pidió a las dependencias pertinentes de la Secretaría, fondos, programas, organismos y secretarías de convenciones del sistema de las Naciones Unidas, y a otros organismos intergubernamentales, que proporcionaran, al igual que en el pasado, contribuciones en que se señalaran: a) las cuestiones destacadas que hubieren surgido en su respectivas esferas de competencia; b) las medidas que se estuvieren tomando para tratar esas cuestiones, y c) los asuntos que pudieren requerir una ulterior toma de medidas, junto con las recomendaciones que desearan sugerir al respecto. El Secretario General desea expresar su agradecimiento a las siguientes organizaciones y órganos por sus contribuciones: la Organización Marítima Internacional (OMI); la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO); la Organización Meteorológica Mundial (OMM); la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI); la Organización Internacional del Trabajo (OIT); el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA); la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos; la Secretaría de la Convención sobre la Diversidad Biológica; la División de Desarrollo Sostenible del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Secretaría de las Naciones Unidas; la Corte Internacional de Justicia (CIJ); la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA); la Universidad de las Naciones Unidas (UNU); el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID); la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL); la International Coral Reef Initiative (ICRI); la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE); la Comisión para la protección del medio marino del Atlántico nordeste (OSPAR) y la Comisión para la protección del medio marino del Báltico (HELCOM) (por conducto del PNUMA).

9. Estaba previsto originalmente incluir las contribuciones de las organizaciones y organismos pertinentes, en la forma en que habían sido presentadas, en un anexo del informe, incluyendo en el cuerpo del informe mismo únicamente los puntos destacados de las presentaciones. Sin embargo, en vista de la variedad de enfoques, formato, estilo, punto de partida y énfasis de las presentaciones, se juzgó en extremo difícil poder presentar el anexo de manera uniforme y congruente. El presente informe, en el que no se incluye el anexo, contiene amplios extractos de las contribuciones que, sin embargo, pueden consultarse en versión íntegra en el sitio en la Web de la División (http://www.un.org/Depts/los).

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. En la resolución 53/32 de la Asamblea General se reiteró el llamamiento a todos los Estados que todavía no lo hubieran hecho para que pasaran a ser partes en la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, a fin de conseguir el objetivo de participación universal. Desde el último informe (A/53/456), otros cinco Estados han depositado sus instrumentos de ratificación (Bélgica, Nepal, Polonia, Ucrania y Vanuatu). De este modo, cinco años después de la entrada en vigor de la Convención el 16 de noviembre de 1994, el número total de Estados Partes, incluida una organización internacional, es de 132[2]. En este contexto, debe hacerse observar que de un total de 151 Estados ribereños, 117 (77,4%) son Partes, y de 42 Estados sin litoral, 15 son partes.

2. Declaraciones y manifestaciones formuladas con arreglo al artículo 310 de la Convención

11. De los Estados que han ratificado la convención desde que se publicó el último informe (A/53/456), dos de ellos han hecho declaraciones, Bélgica y Ucrania.

12. Bélgica declaró que había transferido la competencia a la Comunidad Europea respecto de los asuntos enunciados en la declaración formulada por la Comunidad en el

momento de confirmar formalmente la Convención el 1° de abril de 1998.

13. Ucrania objetó la formulación de cualesquiera manifestaciones o declaraciones en que no se interpretaran de buena fe las disposiciones de la Convención, o que fueran contrarias al significado usual de los términos en el contexto de la Convención, o se opusieran a su objetivo y propósito, independientemente del momento en que dichas manifestaciones o declaraciones se hubieran hecho o pudieran hacerse. En su condición de país en situación geográfica desventajosa, con un mar pobre en recursos vivos, Ucrania también reafirmó la necesidad de desarrollar la cooperación internacional para la explotación de los recursos vivos de las zonas económicas, sobre una base de acuerdos justos y equitativos que deben asegurar el acceso a los recursos pesqueros de las zonas económicas de otras regiones y subregiones.

14. De este modo, 47 Estados y la Comunidad Europea han hecho declaraciones al ratificar o confirmar formalmente la Convención o adherirse a ella. Cabe recordar también que entre 1982 y 1984, 35 Estados hicieron declaraciones en el momento de la firma. 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 del Derecho del Mar[3]; el texto íntegro de las declaraciones hechas después de esa fecha se ha enviado a los Estados Miembros, por conducto de una notificación del depositario, y se ha publicado en los números 36 a 39 del *Boletín del Derecho del Mar*. También puede consultarse en el sitio en la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y en el de la Sección de Tratados (www.un.org/Depts/los) (www.un.org/Depts/Treaty).

15. A este respecto, conviene recordar que la Asamblea General, en respuesta a las inquietudes expresadas por varios Estados, en sus resoluciones 52/26, de 26 de noviembre de 1997, y 53/32, de 24 de noviembre de 1998, 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. El Secretario General advierte que hasta la fecha, y a pesar de esos llamamientos, ninguno de los Estados cuyas declaraciones se objetaron y que se considera que no se ajustan a la Convención, han retirado sus declaraciones o manifestaciones.

16. Las declaraciones y manifestaciones que generalmente se considera que no se ajustan a las disposiciones de los artículos 309 (en que no se autorizan las reservas) y 310 incluyen: a) las relativas a las líneas de base no trazadas de conformidad con la Convención; b) las que tratan de exigir notificación o permiso para que los buques de guerra u otros buques ejerzan el derecho de paso inocente; c) las que no se ajustan a las disposiciones de la Convención en relación con: i) los estrechos utilizados para la navegación internacional, incluido el derecho de paso en tránsito; ii) las aguas de los Estados archipelágicos, incluidas las líneas de base archipelágicas y el derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas; iii) la zona económica exclusiva o la plataforma continental; y iv) la delimitación de las aguas, y d) las que pretenden subordinar la interpretación o aplicación de la Convención a las leyes y reglamentos nacionales, incluidas las disposiciones constitucionales.

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

17. Desde que se publicó el último informe, dos Estados han hecho declaraciones con arreglo a los artículos 287 ó 298 de la Convención.

18. De conformidad con el artículo 287, Bélgica declaró que había elegido, como medio de solución de las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención, en vista de su preferencia por jurisdicciones preestablecidas, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar o la Corte Internacional de Justicia, en ausencia de cualquier otro medio de arreglo pacífico de controversias que pueda preferir.

19. Ucrania declaró que había elegido, como medio principal para la solución de controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención, un tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII de la Convención. Para el examen de las cuestiones relativas a las pesquerías, la protección y preservación del medio marino, la investigación científica marina y la navegación, incluida la contaminación causada por buques y por vertimiento, Ucrania eligió el tribunal arbitral especial constituido de conformidad con el Anexo VIII de la Convención. En relación con el artículo 292 de la Convención, Ucrania también reconoció la competencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar respecto de las cuestiones relativas a la pronta liberación de buques retenidos y de sus tripulaciones.

20. De conformidad con el artículo 298 de la Convención, Ucrania declaró que no aceptaba los procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias para el examen de controversias relativas a la delimitación de

zonas marítimas, las controversias sobre bahías o títulos históricos y las relativas a actividades militares.

21. Al 30 de septiembre de 1999, 23 Estados habían elegido un medio de solución de controversias de conformidad con el artículo 287. La información correspondiente figura, entre otras, en *Law of the Sea Information Circular* No. 10.

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.

23. A pesar del vínculo entre la Convención y el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, no todos los Estados Partes en la Convención son Partes en el Acuerdo. Al 30 de septiembre de 1999, 96 Estados Partes en la Convención, incluida la Comunidad Europea, estaban obligados por el Acuerdo. En esa fecha los siguientes Estados, que no habían expresado su consentimiento en obligarse por el Acuerdo, continuaron aplicándolo de facto durante el año pasado: Angola, Antigua y Barbuda, Bahrein, Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Camerún, Cabo Verde, Comoras, Costa Rica, Cuba, República Democrática del Congo, Djibouti, Dominica, Egipto, Gambia, Ghana, Guinea–Bissau, Guyana, Honduras, Indonesia, Iraq, Kuwait, Malí, Islas Marshall, México, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Somalia, Sudán, Túnez, Uruguay, Viet Nam y Yemen.

2. Aplicación provisional del Acuerdo y notificaciones relativas a la condición de miembros provisionales de la Autoridad

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. Tras esa fecha, de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo, los Estados y entidades que los estaban aplicando provisionalmente y respecto de los cuales no estuviera aún en vigor podían ser siendo miembros de la autoridad a tipo provisional hasta el 16 de noviembre de 1998, en espera de que el Acuerdo entrara en vigor para ellos (véase A/53/456, párr. 24). Ocho de esos Estados (Bangladesh, Belarús, Canadá, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos de América, Qatar, Suiza y Ucrania) no pasaron a ser Partes en la Convención y en el Acuerdo antes del 16 de noviembre de 1998 y cesaron de ser miembros de la Autoridad con carácter provisional a partir de esa fecha. Subsiguientemente, Ucrania ratificó la Convención y, de este modo restableció su condición de miembro.

C. Acuerdos 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. Desde la publicación del último informe, seis Estados han ratificado el Acuerdo o se han adherido a él (Canadá, Islas Cook, Maldivas, Mónaco, Papúa Nueva Guinea y Uruguay). Al 15 de septiembre de 1999, 24 Estados habían manifestado su consentimiento en obligarse por el Acuerdo[4], que entrará en vigor 30 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 y manifestaciones con arreglo al artículo 43 del Acuerdo

27. En virtud del artículo 43 del Acuerdo, cuatro Estados (China, Francia, Países Bajos y Uruguay) y la Comunidad Europea hicieron declaraciones en el momento de la firma, y seis Estados (Canadá, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Mauricio, Noruega y Uruguay) 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 *Boletín del Derecho del Mar* Nos. 30, 32, 33 y 34. Desde la publicación del último informe (A/53/456), el Canadá y el Uruguay hicieron declaraciones en el momento de la ratificación. El Canadá declaró que habida cuenta de que en virtud del artículo 42 del Acuerdo, éste no admite reservas ni restricciones, toda declaración formulada por un Estado o por una entidad en virtud del artículo 43 del Acuerdo no puede tratar de excluir o modificar el efecto jurídico de las disposiciones del Acuerdo en sus aplicaciones a este Estado o esta entidad. Por consiguiente, el Gobierno del Canadá declaró que no se consideraba vinculado por las declaraciones que habían sido hechas o que se pudieran hacer en el futuro, en virtud del artículo 43 del Acuerdo por otros Estados o por otras entidades y que excluyeran o modificaran el efecto jurídico de las disposiciones del Acuerdo en su aplicación a dicho Estado o a dicha entidad. El Canadá indicó que su falta de respuesta a una declaración o manifestación no debía interpretarse como su aceptación tácita y que se reservaba el derecho de adoptar una postura, en cualquier momento y de la manera que juzgare adecuada, con respecto a cualquier declaración. El Uruguay confirmó su declaración en el momento de la firma, haciendo observar que la eficacia del régimen establecido por el Acuerdo dependería de que las medidas de conservación y de ordenación aplicadas en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional tuvieran debidamente en cuenta las medidas que los Estados ribereños interesados hubieran adoptado para las mismas poblaciones en las mismas zonas bajo su jurisdicción nacional y fueran compatibles con ellas. La declaración añadió que, a fin de que el régimen fuere plenamente eficaz, era necesario adoptar medidas de conservación y de ordenación de emergencia cuando existiera una amenaza a la supervivencia de una o más poblaciones de peces como resultado de un fenómeno natural o de la actividad humana. El Uruguay también expresó la opinión de que si el Estado del puerto llevaba a cabo una inspección de un buque de pesca que se encontrara voluntariamente en uno de sus puertos, y la inspección revelase que existían razones evidentes para creer que el buque mencionado había llevado a cabo una actividad contraria a las medidas de conservación y de ordenación subregionales en alta mar, el Estado del puerto, en ejercicio de su derecho y su deber de cooperar, debería informar al Estado del pabellón y pedir a éste que asumiera la responsabilidad a efectos de asegurar que el buque cumpliera las medidas mencionadas.

3. Declaraciones relativas al arreglo de controversias

28. Cuatro Estados hicieron declaraciones en el momento de la ratificación, con arreglo al artículo 30 del Acuerdo, respecto de los procedimientos de solución de controversias: Canadá, Estados Unidos de América, la Federación de Rusia y Noruega. Recientemente, el Canadá declaró que había elegido un tribunal arbitral constituido de conformidad con el anexo VII de la Convención como medio para el arreglo de controversias relativas a la Parte VIII del Acuerdo. Canadá también declaró que no aceptaba ninguno de los procedimientos previstos en la sección 2 de la Parte XV de la Convención con respecto a las controversias mencionadas en el párrafo 1 del artículo 298 de la Convención.

D. Instituciones creadas por la Convención

1. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos[5]

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 y 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 en Kingston, Jamaica, el 16 de noviembre de 1994, fecha de entrada en vigor de la Convención según el párrafo 3 de su artículo 308.

30. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 156 de la Convención, todos los Estados Partes en la Convención son ipso facto miembros de la Autoridad. Al 15 de septiembre de 1999 había 132 Estados Partes en la Convención (véase el párrafo 10).

31. El quinto período de sesiones de la Autoridad se celebró del 9 al 27 de agosto de 1999 en Kingston, Jamaica. El asunto sustantivo más importante examinado por el Consejo de la Autoridad fue el proyecto de reglamento para la prospección y exploración de nódulos polimetálicos en la Zona (ISBA/4/C/4/Rev.1) comúnmente denominado el código de explotación minera. El Consejo completó la primera lectura del proyecto de código. A la luz de los debates, la Secretaria de la Autoridad, junto con el Presidente del Consejo, preparó un texto revisado (ISBA/5/C/4 y Add.1). Se recalcó la necesidad de una pronta aprobación del código, a fin de que la Autoridad pudiera concertar contratos de exploración con los siete primeros inversionistas inscritos, cuyos planes de trabajo fueron aprobados por el Consejo en agosto de 1997.

32. A recomendación del Comité de Finanzas y del Consejo, la Asamblea aprobó el presupuesto de la Autoridad para el año 2000, que asciende a 5.275.200 dólares, que continúa el enfoque de establecimiento evolutivo de los órganos de la Autoridad a que se hace referencia en el Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención y que la Asamblea hizo suyo en 1997.

33. El Consejo también aprobó el Reglamento Financiero de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISBA/5/C/L.3). El Reglamento se aplicará provisionalmente en espera de que lo apruebe la Asamblea.

34. El Comité de Finanzas examinó el proyecto de estatuto del personal de la Autoridad (ISBA/5/FC/WP.1). El Consejo lo examinará en su sexto período de sesiones.

35. El Acuerdo relativo a la Sede entre el Gobierno de Jamaica y la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos fue aprobado por la Asamblea y firmado oficialmente por las partes (el Acuerdo relativo a la Sede figura en ISBA/3/A/L.3–ISBA/3/C/L.3; el informe del Secretario General de la Autoridad relativo a la oferta del Gobierno de Jamaica de servir de sede a la Autoridad figura en ISBA/5/A/4 y Add.1). El Acuerdo regirá las relaciones entre el Gobierno de Jamaica y la Autoridad. En él se establecen las inmunidades y privilegios de la Autoridad, sus bienes, su personal y los Representantes Permanentes. El Acuerdo, junto con el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Autoridad, aprobado por la Asamblea en 1998, resultan esenciales para el funcionamiento adecuado de la Autoridad. El Protocolo fue aprobado en marzo de 1998 y se abrió a la firma en Kingston. De conformidad con su artículo 16, quedará abierto para la firma en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, hasta el 16 de agosto del año 2000. Al 30 de septiembre de 1999, habían firmado el Protocolo 22 Estados[6]. Entrará en vigor 30 días después de la fecha de depósito del décimo instrumento de ratificación o de adhesión; al 30 de septiembre de 1999 no se había producido ninguna ratificación o adhesión.

36. Durante el periodo de sesiones también se examinó un conjunto de directrices respecto de la evaluación del posible impacto ambiental de la exploración de nódulos polimetálicos en la Zona (ISBA/5/LTC/1). La Comisión Jurídica y Técnica completó la primera lectura de las directrices que se volverán a examinar en el sexto período de sesiones. La Autoridad organizó un seminario en Sanya, isla de Hainan, China, en junio de 1998, e invitó a científicos reconocidos y a representantes de los primeros inversionistas inscritos que habían iniciado investigación ambiental en la Zona. El seminario formuló sus recomendaciones respecto de las directrices. El propósito de las directrices es describir los procedimientos que han de aplicar los contratistas para adquirir datos de base, vigilar sus actividades de exploración y presentar informes a la Autoridad sobre esas actividades. Las directrices tienen por objeto ayudar al contratista a preparar un plan de trabajo para establecer una vigilancia ambiental y adquirir datos de base. Las directrices se basan en los conocimientos científicos actuales sobre el medio ambiente de los fondos marinos, y requerirán una revisión periódica.

37. Inmediatamente antes del quinto período de sesiones, la Autoridad también organizó un seminario sobre las tecnologías propuestas para la extracción de nódulos polimetálicos de los fondos marinos, del 3 al 6 de agosto de 1999, en Kingston, Jamaica. El seminario se dividió en tres períodos de sesiones. El primer período de sesiones se dedicó a exposiciones y debates sobre tecnologías clave, necesarias para la prospección y la extracción, tales como el recolector de nódulos (para recuperar o extraer nódulos en profundidades de hasta 5.000 metros), plataformas y vehículos submarinos, y sistemas elevadores (para transportar los nódulos desde el fondo hasta las plataformas de superficie). Las exposiciones incluyeron la tecnología punta y también la tecnología que se estaba desarrollando en relación con la explotación de otros recursos, tales como el petróleo y el gas, los diamantes, etc. En el segundo período de sesiones, las exposiciones corrieron a cargo de los primeros inversionistas que habían realizado una labor importante en el desarrollo de tecnología para la exploración de nódulos polimetálicos. Las presentaciones incluye-

ron sus planes futuros, así como la posibilidad de un enfoque cooperativo. El tercer período de sesiones se consagró a los adelantos en el desarrollo de la tecnología para el aprovechamiento de otros minerales de los fondos marinos que podían ser pertinentes para la extracción de nódulos polimetálicos, como los sulfuros polimetálicos, incrustaciones de cobalto e hidratos de gas. Participaron en el seminario científicos y tecnólogos de los primeros inversionistas, el sector de empresas privadas y las instituciones científicas. La Autoridad publicará los procedimientos del seminario en el año 2000.

2. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar

38. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar quedó establecido con la elección de 21 miembros en agosto de 1996. Los mandatos de siete miembros del tribunal, elegidos por un período de tres años (véase A/51/645, párr. 70) expira el 30 de septiembre de 1999 (véase SPLOS/34). De conformidad con la decisión adoptada por la octava Reunión de los Estados Partes, el 24 de mayo de 1999 se celebraron elecciones para substituir a esos miembros. Los miembros siguientes fueron elegidos para un periodo de nueve años, a partir del 1° de octubre de 1999, tal como se estipula en el artículo 3 del estatuto del Tribunal: Paúl Bamela Engo y José Luis Jesús, del Grupo de Estados de África; Joseph Akl y P. Chandrasekhara Rao, del Grupo de Estados de Asia; Anatoly Lazarevich Kolodkin, del Grupo de Estados de Europa Oriental; Vicente Marrota Rangel del Grupo de Estados de América Latina y el Caribe; y Rüdiger Wolfrum del Grupo de Estados de Europa Occidental y otros Estados.

39. Durante el año pasado el Tribunal celebró tres períodos de sesiones. El sexto período de sesiones tuvo lugar del 21 de septiembre al 9 de octubre de 1998 y se dedicó a cuestiones de organización y al examen de las medidas para proseguir las actuaciones en relación con la causa sobre el buque *Saiga* (No. 2). El séptimo período de sesiones se celebró del 25 de febrero al 16 de abril de 1999, conjuntamente con la vista y las deliberaciones de la causa relativa al buque *Saiga* (No. 2). El octavo período de sesiones se celebró en septiembre–octubre de 1999. En el curso del período de sesiones, los magistrados del Tribunal eligieron al Magistrado P. Chandrasekhara Rao como Presidente para el período trienal 1999–2002.

40. El Tribunal también recibió dos solicitudes de los Gobiernos de Australia y de Nueva Zelandia para que se decretaran medidas provisionales contra el Gobierno de Japón respecto de la conservación del atún de aleta azul del sur. El Tribunal también deliberó sobre este caso y emitió su orden el 27 de agosto de 1999 (véanse los párrafos 42 a 45 y 581 a 585).

Labor Judicial del Tribunal

41. *Causa sobre el buque Saiga*. Tras el primer fallo del Tribunal de 4 de diciembre de 1997 sobre la pronta liberación del buque *Saiga*[7], las partes, mediante un canje de cartas, acordaron someter al Tribunal la controversia sobre el fondo del asunto, incluida la solicitud de que decretaran medidas provisionales. En virtud de una orden de fecha 20 de enero 1998, el Tribunal decidió aceptar la presentación del asunto en los términos indicados por las partes, tras lo cual el asunto se inscribió en la lista de causas con el título de *Saiga* (No. 2). En virtud de una providencia de 23 de febrero de 1998, el Tribunal fijó los plazos para la presentación de las alegaciones escritas de la causa. El 6 de octubre de 1998, el Tribunal dictó una providencia por la que se fijaban los plazos para la presentación de la segunda serie de alegaciones. El 8 de marzo de 1999, se celebró una sesión pública para examinar la petición de que se decretaran medidas provisionales, en el curso de la cual se hicieron exposiciones orales, y se procedió al interrogatorio de los testigos, algunos de los cuales fueron interpelados de nuevo. El 11 de marzo de 1999, el Tribunal dictó una providencia sobre la solicitud[8] y el 1° de julio de 1999 el Tribunal dictó su fallo sobre el fondo del asunto[9].

42. *Causa sobre el atún de aleta azul del sur (Nos. 3 y 4).* El 30 de julio de 1999 el Tribunal recibió dos solicitudes para que se decretaron medidas provisionales, de conformidad con el párrafo 5 del artículo 290 de la Convención, del Gobierno de Australia y el Gobierno de Nueva Zelandia, en el contexto de una controversia contra el Japón relativa a la conservación y la ordenación del atún de aleta azul del sur.

43. A falta de acuerdo entre las partes para el arreglo de la controversia, Australia y Nueva Zelandia decidieron someter la controversia a un tribunal arbitral tal como se prevé en el anexo VII de la Convención. Las medidas provisionales solicitadas incluían el cese del programa de pesca experimental en curso, la restricción de futuras capturas por el Japón, el requisito de observar el principio de cautela en las demás operaciones de pesca y otras providencias para proteger los derechos de las partes.

44. El Tribunal, tras deliberar acerca de las solicitudes de Australia y Nueva Zelandia, decidió tratarlas conjuntamente. El Tribunal celebró vistas para examinar la solicitud los días 18, 19 y 20 de agosto de 1999. Acto seguido, el Tribunal pasó a deliberar durante los días 20 y 26 de agosto de 1999, y el 27 de agosto de 1999 emitió su fallo.

(Para más detalles y un resumen del fallo, véanse los párrafos 581 a 585.)

45. La celebración de la vista fue ampliamente anunciada y se manifestó un grado considerable de interés en los procedimientos. Además, en el curso de la vista se celebró un *voir dire*, que nunca se había utilizado anteriormente en un mecanismo internacional de solución de controversias (un *voir dire* es un interrogatorio preliminar de un experto, que se presenta como testigo, a fin de determinar su independencia y su competencia).

46. *Nombramiento de la Comisión sobre el libre tránsito*. A petición de Croacia y Bosnia y Herzegovina, el Tribunal, actuando en su capacidad de órgano judicial, propuso al séptimo miembro de una Comisión establecida por estos dos Estados para supervisar, vigilar, interpretar y arbitrar el Acuerdo sobre el libre tránsito a través del territorio de Croacia hacia y desde el puerto de Ploče y a través del territorio de Bosnia y Herzegovina (véase también el párrafo 108). El miembro que se designe actuará como Presidente de la Comisión. El magistrado Thomas Mensah fue propuesto para desempeñar esa función.

Asuntos financieros

47. En su noveno período de sesiones, celebrado en Nueva York del 19 al 28 de mayo de 1999 (véase SPLOS/L.12 y SPLOS/L.14), la Reunión de los Estados Partes aprobó el presupuesto del Tribunal para el año 2000. El presupuesto aprobado para el año 2000 asciende a 7.657.019 dólares, desglosado como sigue: a) 6.672.255 dólares para gastos periódicos; b) 255.400 dólares para gastos no periódicos; c) 679.364 dólares para imprevistos, a fin de proporcionar al Tribunal los medios financieros necesarios para examinar las causas en particular las que requieren una sustanciación expedita de los procedimientos, en el entendimiento de que los fondos deben utilizarse únicamente para atender las causas presentadas al Tribunal; y d) una suma de 50.000 dólares en concepto de anticipo para el Fondo de Operaciones del Tribunal para el año 2000. La Reunión también decidió que, a título excepcional, se acreditarán también al Fondo la suma que no se utilizara de las consignaciones presupuestarias, hasta un máximo de 200.000 dólares (véase SPLOS/48, párrs. 24 a 27).

48. El Tribunal pidió a la Reunión de los Estados Partes que aprobara un ajuste de la remuneración de los miembros del Tribunal, a la luz de la resolución 53/214 de la Asamblea General, de 18 de diciembre de 1998, que había fijado el sueldo anual de los magistrados de la Corte Internacional de Justicia en 160.000 dólares, con efecto a partir del 1° de enero de 1999. El Tribunal, al presentar la propuesta, recordó la decisión de la cuarta Reunión de los Estados Partes sobre el principio de "mantener la equivalencia de la remuneración de los miembros del Tribunal con los niveles de remuneración de los magistrados de la Corte Internacional de Justicia". La Reunión de los Estados Partes mantuvo el principio de equivalencia de la remuneración de los magistrados de la Corte Internacional de Justicia con la de los miembros del Tribunal y aprobó que se fijara la remuneración anual máxima de los miembros del Tribunal en un monto de 160.000 dólares, a partir del 1° de enero de 2000[10].

49. La novena Reunión de los Estados Partes examinó el Reglamento Financiero revisado del Tribunal (SPLOS/36). Varias delegaciones formularon propuestas, incluidas algunas sobre la escala de cuotas para el presupuesto del Tribunal. Se decidió continuar las deliberaciones sobre el Reglamento Financiero en la décima Reunión, con miras a aprobarlo. A este respecto, se pidió a las delegaciones que presentaran por escrito a la Secretaría observaciones y enmiendas sobre el particular a más tardar el 30 de noviembre de 1999 (véase también SPLOS/48, párrs. 35 a 37).

Acuerdos

50. El 1° de julio de 1999 se cerró la firma del Acuerdo sobre los Privilegios e Inmunidades del Tribunal del Derecho del Mar, aprobado en la séptima Reunión de los Estados Partes. El Acuerdo ha sido firmado por 21 Estados[11]. Noruega y los Países Bajos han ratificado el Acuerdo, que deber ser ratificado por 10 Estados para entrar en vigor.

3. Comisión de Límites de la Plataforma Continental

51. En 1999, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental celebró sus períodos de sesiones quinto y sexto del 3 al 14 de mayo y del 30 de agosto al 3 de septiembre, respectivamente. Las funciones de la Comisión, cuyos 21 miembros fueron designados en 1997, consisten en examinar los datos y cualquier otro material presentado por Estados ribereños en relación con los límites de la plataforma continental en zonas en donde dichos límites se extienden más allá de 200 millas náuticas, formular recomendaciones a los Estados ribereños de conformidad con la Convención y proporcionar asesoramiento científico y técnico a este respecto, si así lo solicitan los Estados.

52. La Comisión aprobó la versión definitiva de las directrices científicas y técnicas (CLICS/11), cuya finalidad es proporcionar asistencia a los Estados ribereños sobre

la naturaleza técnica y el ámbito que deben revestir los datos y la información que tienen que presentar a la Comisión. También aprobó los anexos de las directrices (CLCS/11/Add.1) que, entre otras cosas, incluyen diagramas que proporcionan un esbozo simplificado de los procedimientos descritos en las partes pertinentes de las directrices. La Comisión examinó la cuestión de la capacitación necesaria para adquirir los conocimientos y las técnicas para la preparación de las comunicaciones relativas a los límites exteriores de la plataforma continental, como se prevé en la Convención. Entre otras cosas, la Comisión continuó estudiando la cuestión del establecimiento de un fondo fiduciario para ayudar a financiar la participación de los miembros de países en desarrollo. En el sexto período de sesiones, la Comisión también eligió a los miembros de la Mesa para el resto del período en que mantuviera su composición actual.

53. Las directrices científicas y técnicas se ocupan de las metodologías geodésicas y de otro tipo estipuladas en el artículo 76 para el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental, utilizando criterios tales como la determinación del pie del talud continental, el espesor del sedimento y las estructuras de las crestas oceánicas y otras elevaciones submarinas. Varios Estados, a saber, Australia, Canadá, Nueva Zelandia y los Estados Unidos de América, han presentado observaciones sobre las directrices antes de su aprobación definitiva.

54. Todas las cuestiones de fondo se debatieron primero en los grupos de trabajo que se habían constituido en el tercer período de sesiones de la Comisión para examinar cada uno de los capítulos de las directrices. En la etapa final del debate se formularon varias observaciones sobre distintas secciones del texto, y algunos miembros propusieron revisiones sustantivas con miras a llegar a un consenso sobre el texto definitivo. En la versión final de las directrices se incorporaron cambios importantes en sus disposiciones que se referían, entre otras cosas, a cuestiones tales como la línea de base; la selección de líneas rectas para establecer el límite exterior de la plataforma continental; algunos aspectos de metodologías geodésicas; las fuentes de datos para las medidas batimétricas; la determinación del pie del talud continental como el punto de máximo cambio de gradiente en su base, y la determinación mediante prueba en contrario; las cordilleras oceánicas, y el trazado de límites sobre la base del espesor del sedimento.

55. El tema de la capacitación, que originalmente se examinó en el quinto período de sesiones, se abordó como tema prioritario en el sexto período de sesiones como un modo de fomentar un entendimiento mejor del artículo 76 de la Convención y de las directrices, en particular teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. Durante el intervalo entre períodos de sesiones, se llevó a cabo investigación para identificar las necesidades de capacitación y los medios disponibles, incluido un examen de los proyectos y capacidades de capacitación existentes en un sistema de las Naciones Unidas (CLSS/15). La Comisión decidió dirigir una carta al Presidente de la Asamblea General, en la que se subrayaban las cuestiones que la Comisión había identificado como pertinentes a la necesidad de capacitación y se proponían proyectos de disposiciones para su inclusión en la resolución anual de la Asamblea General sobre el tema “Los océanos y el derecho del mar”. Se enviaron también cartas a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y a la Oficina Hidrográfica Internacional (OHI), en la que se transmitían los documentos básicos de la Comisión y se les recababa información, a fin de que la Comisión pudiera familiarizarse con aquellos de sus programas que fueran pertinentes al artículo 76.

56. También se decidió preparar un manual en forma de diagrama para ayudar a los Estados ribereños a preparar las comunicaciones a la Comisión. La Comisión decidió celebrar una reunión abierta durante su séptimo período de sesiones en el año 2000 con miras a que los representantes de los Estados ribereños, al establecer los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, tuvieran en cuenta los requisitos del artículo 76 de la Convención de que se presentaran detalles de dichos límites a la Comisión “dentro de los diez años siguientes a la entrada en vigor de la Convención respecto de ese Estado” (artículo 4 del Anexo II de la Convención). Se consideró importante divulgar los documentos de la Comisión para que los Estados tuvieran una mayor conciencia de las actividades de ésta, incluida la preparación de un documento de información sobre las funciones y actividades de la Comisión, y la necesidad de que los Estados ribereños aplicaran el artículo 76. La Comisión también decidió elaborar el bosquejo provisional de un curso de capacitación, aproximadamente de cinco días de duración, propuesto para los profesionales que participarían en la preparación de la comunicación de un Estado ribereño.

57. Con respecto a la creación de un fondo fiduciario para ayudar a financiar la participación de miembros de la Comisión procedentes de países en desarrollo, el Presidente de la Comisión proporcionó información sobre los resultados de las deliberaciones que tuvieron lugar en la Reunión de los Estados Partes, tal como se refleja en el informe de la novena Reunión de los Estados Partes (SPLOS/48) y en la carta, dirigida por el presidente de la novena Reunión

de los Estados Partes al Presidente de la Comisión sobre los Límites de la Plataforma Continental (SPLOS/49). La Comisión tomó nota de la estimación de los costos para el establecimiento de un fondo fiduciario, preparada por la Secretaría (CLCS/16) y pidió que se transmitiera la información pertinente al Presidente de la décima Reunión de los Estados Partes.

58. La Comisión también debatió la información proporcionada por la Secretaría sobre su preparación técnica y logística para ayudar a la Comisión en el examen de las comunicaciones de los Estados ribereños (CLCS/INF/1) y a este respecto subrayó la importancia de adquirir los programas más modernos disponibles sobre sistemas de información oceánica y trazado de los límites exteriores de las zonas marítimas.

59. La elección de la Mesa de la Comisión tuvo lugar el 1° de septiembre de 1999. La Comisión eligió por aclamación al Sr. Yuri B. Kazmin como Presidente para el segundo período de dos años y medio, a partir del 16 de diciembre de 1999; quedaría así cubierto el período de cinco años de los miembros actuales de la Comisión. A raíz de consultas oficiosas entre sus miembros y teniendo en cuenta el principio de representación geográfica equitativa, la Comisión eligió al Sr. Osvaldo P. Astiz, al Sr. Lawrence F. Awosika y al Sr. Yong Ahn Park, Vicepresidentes, y al Sr. F. Croker como Relator, también por aclamación.

60. En vista de las necesidades futuras que se anticipaban en materia de revisión de documentos, informes, etc., al igual que las posibles enmiendas a las directrices científicas y técnicas, la Comisión decidió que el Comité de Edición pasara de órgano ad–hoc a órgano subsidiario permanente de la Comisión y eligió al Sr. Galo Carrera como su Presidente. También decidió establecer el grupo de trabajo sobre capacitación como órgano subsidiario permanente y eligió al Sr. Lawrence F. Awosika como su Presidente.

61. La Comisión decidió que su séptimo período de sesiones se celebraría en la semana del 1° al 5 de mayo del año 2000. En ese período de sesiones se decidiría si era necesario celebrar un segundo período de sesiones en el curso del mismo año, en caso de que no se hubieren presentado comunicaciones de Estados ribereños. Si la Comisión optara por celebrar otro período de sesiones durante ese mismo año, las fechas provisionales para su octavo período de sesiones serían del 28 de agosto al 1 de septiembre del año 2000.

E. Reuniones de los Estados Partes

62. La novena Reunión de los Estados Partes en la Convención, convocada por el Secretario General de acuerdo con el inciso e) del párrafo 2 del artículo 319 de la Convención, se celebró del 19 al 28 de mayo de 1999. Los temas prioritarios del programa de la Reunión eran el proyecto de presupuesto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar para el año 2000 (véase párr. 47) y la elección de los siete miembros del Tribunal (véase párr. 38). Otras cuestiones importantes que se examinaron fueron el ajuste de la remuneración de los miembros del Tribunal (véase párr. 48), el Reglamento Financiero del Tribunal (véase párr. 49), las condiciones en que podían concederse pensiones de jubilación a sus miembros y cuestiones relacionadas con el Reglamento de las Reuniones de los Estados partes, en particular el artículo 53, relativo a las decisiones sobre cuestiones de fondo. La Reunión también examinó las cuestiones que le presentó la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (véase párr. 57) (véase SPLOS/48).

63. La Reunión también se ocupó de otras cuestiones relacionadas con el Tribunal. Tras examinarlo, tomó nota del Estatuto del Personal del Tribunal, en su forma aprobada por el Tribunal (SPLOS/37), que se basa en el Estatuto del Personal de las Naciones Unidas y en el aprobado por la Corte Internacional de Justicia. La Reunión examinó además las condiciones en que podían concederse pensiones de jubilación a los miembros del Tribunal y aprobó el plan de pensiones para los miembros del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (SPLOS/47).

64. Como continuación del debate sobre el artículo 53 del Reglamento de las Reuniones de los Estados partes (SPLOS/2/Rev.3), la Reunión trató las modalidades de la adopción de decisiones sobre cuestiones financieras y presupuestarias; empero, no pudo alcanzar una solución que fuera generalmente aceptable. Se decidió volver a examinar el asunto en la décima Reunión.

65. Se expresaron opiniones en el sentido de que la Reunión no podía limitarse exclusivamente a tratar cuestiones de índole administrativa. Debía también recibir, para un posible debate, informes de la Comisión, del Secretario General, en virtud del artículo 319 de la Convención, y de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. También se sugirió que la Reunión de los Estados Partes debía, tal como había sido su práctica normal hacia unos pocos años, mantener un debate sustantivo sobre asuntos relativos a los océanos y al derecho del mar. Sin embargo, se expresaron puntos de vista divergentes al respecto, que se centraban, entre otras cosas, en el papel de la Reunión de los Estados Partes en su examen de cuestiones relacionadas con la Convención, que especificaba su convocación para

tratar asuntos relativos al Tribunal y a la Comisión. También se hizo observar en este contexto que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible había recomendado recientemente el establecimiento de un foro o proceso apropiados para examinar las cuestiones relativas a los océanos y al derecho del mar bajo la égida de la Asamblea General de las Naciones Unidas (véase la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, párrs. 39 a 45). Como no hubo consenso al respecto, se acordó continuar el debate en la décima Reunión de los Estados Partes.

66. El representante de una organización no gubernamental, la Institución Eclesiástica para la Gente de Mar, que participaba en calidad de observadora, señaló a la atención de la Reunión la necesidad de proteger a los hombres de mar, en particular en relación con la piratería y casos de abandono de buques, así como los problemas relativos a la repatriación de los marinos que quedaban abandonados.

67. La décima Reunión de los Estados Partes en la Convención se celebrará en Nueva York del 22 al 26 de mayo del año 2000. Entre los temas del programa figurará el informe del Tribunal Internacional para el Derecho del Mar; el proyecto de presupuesto del Tribunal para el año 2001; el proyecto de Reglamento Financiero del Tribunal y el Reglamento de las reuniones de los Estados Partes, y en particular el artículo relativo a las decisiones sobre cuestiones de fondo (artículo 53).

F. Procedimientos de solución de controversias

68. La Convención establece en su Parte XV la obligación de solucionar las controversias por medios pacíficos. La conciliación, el arbitraje y el arbitraje especial figuran entre los procedimientos de solución de controversias previstos en la Convención.

Conciliación

69. La lista completa de conciliadores elaborada y mantenida por el Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 2 del anexo V de la Convención, puede consultarse en el sitio de la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (http://www.un.org/Depts/los/los_sdm2.htm). Desde el informe del pasado año (A/53/456, párr. 81), los siguientes conciliadores han sido añadidos a la lista: el Sr. Helmut Brunner Nöer, el Sr. Rodrigo Díaz Albónico, el Sr. Carlos Martínez Sotomayor y el Sr. Eduardo Vío Grossi, designados por Chile, y el Profesor Umberto Leanza, el Embajador Luigi Vittorio Ferraris y el Embajador Giuseppe Jacoangeli, designados por Italia.

Arbitraje

70. La lista completa de árbitros, elaborada y mantenida por el Secretario General de las Naciones Unidas de conformidad con el artículo 2 del Anexo VII de la Convención, puede consultarse en el sitio en la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (http://www.un.org/Depts/los/los_sdm2.htm). Desde el informe del último año (A/53/456, párr. 80), los siguientes árbitros han sido añadidos a la lista: Sir Gerard Brennan AC KBE, el Sr. Henry Burmester QC, y el Profesor Ivan Shearer AM, designados por Australia; el Sr. José Miguel Barros Franco, la Srta. María Teresa Infante Caffi, el Sr. Edmundo Vargas Carreño y el Sr. Fernando Zegers Santa Cruz, designados por Chile; el Profesor Umberto Leanza y el Profesor Tulio Scovazzi, designados por Italia; y el Sr. José Antonio Yturriaga Barberán, designado por España.

Arbitraje Especial

71. Para el arbitraje especial, los siguientes organismos especializados deben hacer y mantener una lista de expertos: en materia de pesquerías, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); para la protección y preservación del medio marino, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA); en materia de investigación científica marina, la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI); y en materia de navegación, incluida la contaminación procedente de buques y por vertimiento, la Organización Marítima Internacional (OMI). Los organismos especializados remiten copia de las listas al Secretario General de las Naciones Unidas. Al 15 de septiembre de 1999, el Secretario General había recibido las listas actualizadas de la OMI y la FAO, y una lista completa del PNUMA. Las listas se publicarán en *Law of the Sea Information Circular* (LOSIC) No. 10.

III. Los espacios marítimos

A. La práctica de los Estados: examen por regiones

72. El examen siguiente por regiones de las principales novedades relativas a la legislación y los tratados de delimitación sigue demostrando el amplio grado de aceptación de la Convención por los Estados que han tomado medidas para adaptar su legislación nacional a las disposiciones de la Convención, al igual que la creciente

importancia que tiene la delimitación marítima en la práctica de los Estados.

73. 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 todos los casos. Como se informó el año pasado (A/53/456, párr. 85) hay varios ejemplos de leyes internas que se apartan de las normas establecidas en la Convención, como las que condicionan el derecho de paso inocente a través del mar territorial al requisito de notificaciones o autorizaciones previas, o regulan el derecho de navegación en la zona económica exclusiva respecto de ciertos tipos de buques, o tratan de regular la investigación científica marina de manera incompatible con el régimen consensual establecido en la Convención. Es importante recordar a este respecto el carácter unitario de la Convención, que la Asamblea General ha reafirmado sistemáticamente, últimamente en su resolución 53/32. Cabe también señalar que muchos Estados, sean o no partes en la Convención, todavía no han adaptado su legislación a las disposiciones de la Convención.

74. La delimitación de las fronteras marítimas se está convirtiendo en una cuestión cada vez más importante en la práctica de los Estados. Muchas delimitaciones marítimas, en particular las de la zona económica exclusiva, todavía siguen pendientes de resolución entre los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. Es particularmente importante que los Estados lleguen a un acuerdo sobre fronteras marítimas seguras, ya que dichos acuerdos contribuyen al fomento de la paz y la estabilidad en el plano regional y ayudan a crear la certidumbre jurídica y política necesaria para atraer la inversión en esferas tales como la explotación del petróleo y del gas y las pesquerías. A fin de ayudar a los Estados, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar está preparando un manual en que se facilita información básica de tipo jurídico, técnico y práctico sobre la delimitación de las fronteras marítimas. A este respecto, la división convocó a un grupo de expertos sobre delimitación marítima, que se reunió del 7 al 9 de abril de 1999 en la Sede de las Naciones Unidas. El grupo de expertos estaba integrado por profesionales (abogados, cartógrafos, magistrados) que representaban a una amplia gama de países y sistemas jurídicos.

75. Se ofrece a continuación un breve resumen por regiones de la práctica de los Estados en el año transcurrido, hasta el 15 de septiembre de 1999.

1. África

76. El 6 de marzo de 1999 Guinea Ecuatorial aprobó la Ley No. 1/1999 en la que se designa la línea media como la frontera marítima de la República de Guinea Ecuatorial. La ley contiene listas de coordenadas geográficas para el trazado de los limites exteriores del mar territorial y de la zona económica exclusiva frente a la isla de Bioko y la costa del Río Muni, en el norte, y el límite exterior de la zona económica exclusiva frente a la isla de Annobón en el sur (véase *Boletín del Derecho del Mar* No. 40).

77. Guinea Ecuatorial y Santo Tome y Príncipe concertaron el 26 de junio de 1999 el Tratado relativo a la delimitación de la frontera marítima entre la República de Guinea Ecuatorial y la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe (que se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 41). El Tratado, que entró provisionalmente en vigor en el momento de su firma, utiliza la línea media como criterio general para la delimitación de las zonas marítimas de ambos países. Este criterio había sido incorporado previamente en la legislación nacional de Guinea Ecuatorial y Santo Tomé y Príncipe. A este respecto, se recuerda que Santo Tomé y Príncipe aprobó su Ley No. 1/98 en marzo de 1998, que establece, en su artículo 4, una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas y especifica, en los párrafos 2 y 3, que el límite exterior de la zona económica exclusiva de Santo Tomé y Príncipe no se extenderá más allá de la “línea media equidistante” en el caso de Estados con costas situadas frente a frente (para consultar la Ley No. 1/98 de Santo Tomé y Príncipe, véase el *Boletín del Derecho del Mar* No. 37).

2. América Latina y el Caribe

78. El 20 de noviembre de 1998 Uruguay aprobó la Ley No. 17.033, que establece las zonas marítimas del Uruguay, a saber, las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. En general, la Ley sigue las disposiciones de la Convención respecto de la anchura de las zonas y el régimen jurídico aplicable en ellas. No obstante, en el artículo 6 de la Ley se reafirma el derecho exclusivo del Uruguay a construir, autorizar y regular la construcción, el funcionamiento y el uso de las islas artificiales, instalaciones y estructuras en su zona económica exclusiva, y ello “independientemente de su naturaleza y características”. Del mismo modo, el artículo 8 dispone que las maniobras militares de países extranjeros en la zona económica exclusiva del Uruguay estarán sujetas a la autorización del Gobierno del Uruguay. Las coordenadas geográficas para el trazado de la línea del base, enumeradas en el anexo I de la Ley, comienzan en la mitad de la línea de cierre convenida del Río de La Plata que une Punta del Este

(Uruguay) y Punta Rasa del Cabo San Antonio (Argentina). La delimitación de las distintas zonas marítimas se indica en las dos cartas náuticas que constituyen el anexo II de la Ley No. 17.033. La lista de coordenadas geográficas y los mapas se depositaron en poder del Secretario General de Naciones Unidas el 19 de julio de 1999 (véase el párrafo No. 90). (La Ley se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 41).

3. Europa y América del Norte

79. El 6 de mayo de 1999 Dinamarca transmitió a las Naciones Unidas la ley No. 200 de 7 de abril de 1999 sobre la delimitación del mar territorial (véase el *Boletín del Derecho del Mar*, No. 40), junto con la Orden Ejecutiva No. 242 de 21 de abril de 1999 relativa a la delimitación del mar territorial de Dinamarca y la Real Ordenanza No. 224 de 16 de abril de 1999 sobre la admisión de buques de guerra y aviones militares extranjeros en territorio danés en tiempo de paz.

80. La Ley No. 200 revoca la anterior Orden No. 437 de 21 de diciembre de 1966 sobre la delimitación del mar territorial. La Ley que prevé la extensión del mar territorial de Dinamarca como regla general hasta un límite de 12 millas náuticas, entró en vigor el 1° de mayo de 1999. La Orden Ejecutiva No. 242 de 21 de abril de 1999, en que se indican las coordenadas de las líneas de base y el límite exterior del mar territorial de Dinamarca, y que fue aprobada en cumplimiento de la Ley No. 200, también entró en vigor el 1° de mayo de 1999.

81. En relación con la entrada en vigor de la ley, en una nota dirigida a todos los jefes de misión acreditados en Dinamarca se hizo observar que "la Real Ordenanza de 27 de febrero de 1976 sobre la admisión de buques de guerra y aviones militares extranjeros en territorio danés en tiempo de paz ha sido enmendada por la Real Ordenanza No. 224 de 16 de abril de 1999 [con efectos a partir del 1° de mayo de 1999]. En virtud de la enmienda ya no se necesita un permiso o notificación previos para el paso inocente de buques de guerra extranjeros y buques no comerciales propiedad de un Estado extranjero, o utilizados por él, en partes del mar territorial no incluidas en el régimen histórico reconocido que rige los estrechos daneses. Por consiguiente, las disposiciones existentes siguen en vigor en la zona de los estrechos. Las disposiciones existentes en la Ordenanza acerca de vuelos militares sobre territorio danés y la admisión de buques extranjeros en los puertos y en las aguas interiores permanecen sin cambios. La Ordenanza sigue en vigor para el mar territorial de las islas Faroe y Groenlandia, y el espacio aéreo suprayacente".

82. El 18 de mayo de 1999 se concertó un Acuerdo relativo a la delimitación marítima en la zona situada entre las islas Faroe y el Reino Unido, entre Gobierno del Reino de Dinamarca y el Gobierno de las islas Faroe, por una parte, y el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la otra. El Acuerdo, que resuelve una antigua controversia marítima acerca de la delimitación de la zona entre las islas Faroe y Escocia, establece el límite de la plataforma continental dentro de las 200 millas náuticas contadas a partir de la línea de base desde la que mide el mar territorial de cada país. El Acuerdo también define los límites de las pesquerías, que consisten en parte en una línea que coincide con el límite de la plataforma continental, y una "zona especial" que abarca la extensa zona en forma de banana situada al sur de las islas Faroe que anteriormente ha sido objeto de reclamaciones conflictivas de uso de las pesquerías. En la zona especial ambos países continúan disfrutando de derechos de pesca de conformidad con los artículos 5, 6 y 7 del Acuerdo. (El Acuerdo se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar* No. 41.)

83. El 2 de noviembre de 1998 Suecia y Estonia concertaron un Acuerdo sobre la delimitación de las zonas marítimas en el Mar Báltico. El Acuerdo delimita la zona económica exclusiva y la plataforma continental de Suecia y Estonia. En el artículo 2 se enumeran las coordenadas geográficas de los cuatro puntos convenidos y se estipula que la línea de delimitación continuará hasta un punto que se negociará en una etapa posterior con el tercer Estado interesado, Finlandia. (El Acuerdo se publicará en el *Boletín del Derecho del Mar*.)

84. Mediante una declaración oficial de fecha 2 de septiembre de 1999, los Estados Unidos establecieron una zona contigua a su mar territorial. Esta zona recientemente establecida, que se extiende 24 millas náuticas a partir de las líneas de base de los Estados Unidos trazadas de conformidad con el derecho internacional, permite a los Estados Unidos ejercer el control necesario para prevenir las infracciones de sus reglamentos aduaneros, fiscales, de migración o sanitarios, según se prevé en el artículo 33 de la Convención. Además, la declaración se refiere específicamente a la finalidad de impedir la remoción de los objetos sumergidos, que formen parte del patrimonio cultural subacuático, hallados en la zona establecida, de conformidad con las disposiciones del artículo 303 de la Convención.

B. Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas

85. El cumplimiento estatal de las disposiciones de la Convención sobre el establecimiento de los límites exteriores de las zonas marítimas es muy alto. La legislación aprobada por los Estados desde el informe del pasado año no ha alterado de manera sustancial las estadísticas sobre las reivindicaciones nacionales presentadas en el cuadro titulado "Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas" (A/53/456, párrs. 99 y 100), a excepción de las nuevas zonas contiguas, de 24 millas náuticas, del Uruguay y de los Estados Unidos, establecidas por la Ley No. 17.033 de 20 de noviembre de 1998 y la declaración oficial de fecha 2 de septiembre de 1999, respectivamente. No obstante, se han introducido algunos otros cambios en el cuadro, teniendo en cuenta la legislación existente comunicada a la División durante el último año, así como las revisiones reflejadas en el "Cuadro de reivindicaciones nacionales de zonas marítimas de todo el mundo", incluido en el *Boletín de Derecho del Mar* No. 39.

86. Sólo nueve Estados siguen reivindicando un mar territorial de una anchura superior a 12 millas náuticas. De éstos, siete Estados reivindican 200 millas náuticas, cinco en África y dos en América Latina. Dos Estados latinoamericanos, que no son parte en la Convención, reivindican una sola zona de 200 millas náuticas, aunque reconocen expresamente la libertad de navegación y sobrevuelo a partir de las 12 millas náuticas. Dos Estados asiáticos reivindican una sola zona marítima definida por coordenadas que se extienden más allá de las 12 millas náuticas a partir de las líneas de base. Ambos grupos de Estados figuran aparte en el cuadro en la categoría de "Otras zonas marítimas". Hay un único Estado que reivindica una zona contigua más allá de las 24 millas (35 millas náuticas).

87. 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 zona económica exclusiva y 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 sobre la plataforma continental de 1958. De los 22 Estados que no delimitan su plataforma continental según los criterios establecidos en la Convención, o en la Convención de 1958, sólo dos incumplen lo dispuesto en el artículo 76 de la Convención.

Resumen de reivindicaciones de zonas marítimas[a]

Zona marítima	*Límite exterior*	*Estados de África*	*Estados de Asia y el Pacífico*	*Estados de Europa y América del Norte*	*Estados de América Latina y el Caribe*	*Total*
Mar territorial	12 mn o menos	32	46	30	27	135
	Más de 12 mn	6	1	–	2	9

Zona marítima	*Límite exterior*	*Estados de África*	*Estados de Asia y el Pacífico*	*Estados de Europa y América del Norte*	*Estados de América Latina y el Caribe*	*Total*
Zona contigua	24 mn o menos	18	24	11	17	70
	Más de 24 mn	–	1	–	–	1
Zona económica exclusiva	200 mn o menos (hasta una línea de delimitación, línea media, determinación por coordenadas, etc.)	27	36	20	27	110
Zona de pesca	200 mn o menos	3	2	9	–	14
Plataforma continental	200 mn o límite exterior de la plataforma continental (Convención)	10	16	5	13	44
	200 mn o límite de profundidad más posibilidades de explotación (Convención de 1958)	4	7	10	3	24
	Otros (prolongación natural, sin delimitar, etc.)	1	6	8	7	22
Otras zonas marítimas	200 mn	–	–	–	2	2
	Rectángulo definido por coordenadas	–	2	–	–	2

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

mn = milla náutica.

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

1. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 16, el párrafo 9 del artículo 47, el párrafo 2 del artículo 75 y el párrafo 2 del artículo 84 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 o listas de coordenadas geográficas. Asimismo, según el párrafo 9 del artículo 76, el Estado ribereño depositará en poder del Secretario General mapas 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.

2. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, 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. A este respecto, 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. Al 15 de septiembre de 1999, los siguientes Estados Partes habían depositado en poder del Secretario General cartas o listas de coordenadas geográficas relativas a líneas de base rectas, líneas de base archipelágicas y varias zonas marítimas: Alemania, Argentina, Bélgica, Chile, China, Chipre, Costa Rica, España, Finlandia, Guinea Ecuatorial, Italia, Jamaica, Japón, Myanmar, Nauru, Noruega, Pakistán, Rumania, Santo Tomé y Príncipe, Túnez y Uruguay.

3. Desde el informe del pasado año han depositado cartas o listas de coordenadas en poder del Secretario General los Estados siguientes: Bélgica (carta náutica que indica la líneas del límite exterior de la plataforma continental, incluidas las coordenadas geográficas de puntos y las líneas del límite exterior del mar territorial); Chile (carta en que se indica la frontera marítima entre Argentina y Chile, con la lista de coordenadas geográficas de puntos); Guinea Ecuatorial (lista de coordenadas geográfi-

cas de puntos para trazar los límites de la zona económica exclusiva y los límites laterales del mar territorial, con mapa ilustrativo); el Japón (cartas en que se indican las líneas de base rectas y los límites exteriores de algunas partes del mar territorial); Nauru (lista de coordenadas geográficas de puntos para el trazado de líneas de base rectas y líneas del límite exterior del mar territorial y la zona económica exclusiva); el Pakistán (lista de coordenadas geográficas de puntos para el trazado de líneas de base rectas con un mapa ilustrativo); Túnez (lista de coordenadas geográficas de puntos para el trazado de líneas de base rectas); y el Uruguay (lista de coordenadas geográficas de puntos para el trazado de líneas de base rectas, y carta en que se indican las líneas de los límites exteriores del mar territorial y de la zona económica exclusiva).

4. La División mantiene un sistema de información geográfica y utiliza la tecnología más avanzada para convertir en una base de datos mundial la información depositada, tal como mapas, cartas y listas de coordenadas. Como se describía en el informe del año anterior (A/53/456, párr. 104), el sistema de información geográfica permite a la División almacenar y procesar información geográfica y elaborar productos cartográficos adaptados a las necesidades particulares mediante la conversión de los mapas, cartas y listas de coordenadas convencionales en un formato digital. También ayuda a la División a verificar 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.

5. A fin de cumplir con las disposiciones pertinentes de la Convención, se pide a los Estados Partes que proporcionen información apropiada relativa a datos geodésicos originales junto con la presentación de sus cartas o listas de coordenadas geográficas. Es conveniente que los Estados Partes proporcionen toda la información necesaria para poder convertir las coordenadas geográficas presentadas desde los datos originales al sistema geodésico mundial 84 (WBGS 84 — sistema de datos geodésicos que cada vez se acepta más como norma).

2. Otras obligaciones de publicidad establecidas en la Convención

6. 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 (párrafo 3 del artículo 21) y 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 (párrafo 3 del artículo 42). Ningún Estado presentó nueva información en relación con los artículos 21 y 42 de la Convención desde que se publicó el informe del año pasado. 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, en virtud de los artículos 22, 41 y 53 de la Convención, entra en la competencia de la OMI.

IV. Estados con características geográficas especiales

A. Pequeños Estados insulares

7. La Asamblea General, en sus resoluciones S–19/2 de 28 de junio de 1997, 52/202 de 18 de diciembre de 1997, 53/189 A de 15 de diciembre de 1998 y 53/189 B de 7 de abril de 1999, decidió convocar un período extraordinario de sesiones en los días 27 y 28 de septiembre de 1999 (vigésimo segundo período extraordinario de sesiones) para llevar a cabo el examen y la evaluación de la aplicación del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo (el Programa de Acción de Barbados). La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, constituida en órgano preparatorio del período extraordinario de sesiones, se reunió en la Sede de las Naciones Unidas el 23 y 30 de abril y en los días 9 y 10 de septiembre de 1999.

8. La Asamblea General en su vigésimo segundo período extraordinario de sesiones, reconoció en la declaración, que figuraba en el anexo de su resolución (S–22/2), que, entre otras cosas, las comunidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo custodiaban grandes extensiones de los océanos del mundo y tenían un alto porcentaje de las especies de la Tierra, que estaban en primera línea en la lucha contra el cambio climático y que su situación y los riesgos que corrían ponían de relieve la necesidad urgente de tomar medidas para ejecutar el Programa de Acción. La Asamblea hizo suyas también las recomendaciones formuladas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en el documento titulado “Estado de la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo e iniciativas para la ejecución ulterior” (anexo II de la resolución).

9. La Comisión, además de referirse a la cuestión de los efectos negativos del cambio climático (véanse párrs. 517 y 518), examinó los problemas de los recursos costeros y marinos de los pequeños Estados insulares en desarrollo. En las recomendaciones que formuló en el anexo de la resolución (S–22/2), la Comisión señaló que la salud, la protección y la preservación de los recursos costeros y marinos eran fundamentales para la vida y el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo y se agrega que una mejor ordenación de las costas y los océanos, así como la conservación de las costas, los océanos y los mares y el uso sostenible de los recursos costeros y marinos con inclusión de medidas destinadas a reducir la contaminación procedente de la tierra y el mar, son fundamentales tanto para prestar apoyo a las organizaciones pesqueras regionales como para conservar los océanos como fuente de alimento y factor principal en el desarrollo del turismo.

10. Entre otros objetivos y actividades que había que tratar de realizar y apoyar se contaban el establecimiento o fortalecimiento de programas en el marco del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra y el programa de mares regionales a fin de evaluar el efecto de la planificación y el desarrollo sobre el medio costero, incluso las comunidades costeras, las zonas pantanosas, los hábitat de los arrecifes de coral y las zonas que están bajo la soberanía o la jurisdicción nacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo; el fortalecimiento de la capacidad nacional para la elaboración de una metodología o de directrices sobre prácticas y técnicas acertadas y adecuadas a los pequeños Estados insulares en desarrollo, a fin de lograr la ordenación integrada y el desarrollo sostenible de las zonas costeras y marinas que están bajo la soberanía o la jurisdicción nacional de esos Estados y una mejor conservación y ordenación y utilización sostenible de los ecosistemas de las zonas costeras y los recursos de las zonas marinas que se encuentran bajo la soberanía o la jurisdicción nacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo, aprovechando la experiencia adquirida en la materia.

11. Entre otros objetivos y actividades se contaban la ratificación por los Estados del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces y del Acuerdo de la FAO de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación por los buques que pescan en alta mar, una activa participación de los pequeños Estados insulares en desarrollo en las organizaciones regionales nuevas y existentes para la ordenación de la pesca, a fin de que esos acuerdos se cumplan plenamente; la formulación de normas, estrategias y medidas para atender a las necesidades de las pesquerías, incluida la necesidad urgente de hacer frente a la pesca ilegal, no reglamentada y no registrada en las zonas marinas que se encuentran bajo la soberanía o la jurisdicción nacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo; el fortalecimiento de la capacidad nacional, subregional y regional de negociación de acuerdos sobre pesca y de promoción, evaluación y vigilancia de la inversión comercial en pesquerías sostenibles, incluida la captura, la elaboración y la comercialización, así como, según proceda, métodos ecológicamente racionales de acuicultura para aumentar la capacidad de gestión de las actividades de pesca por las comunidades de los pequeños Estados insulares en desarrollo y su sentido de identificación con esas actividades; una mayor coordinación regional de la gestión, la supervisión, el control y la vigilancia, incluso los sistemas de vigilancia de buques y su aplicación, de conformidad con los acuerdos internacionales, y la prestación de asistencia a los pequeños Estados insulares en desarrollo en la evaluación de los efectos de las fuentes de contaminación del mar procedentes de tierra y el establecimiento de mecanismos destinados a eliminar o reducir al mínimo las fuentes de contaminación y participar en la aplicación del Programa de Acción.

12. En cuanto al transporte transfronterizo de desechos peligros y radiactivos, la Comisión recordó lo dispuesto en el párrafo 24 C) iii) del Programa de Acción de Barbados y reafirmó que ese párrafo se aplicaría en consonancia con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos jurídicos internacionales vigentes en la materia. La Comisión tuvo en cuenta las opiniones y la preocupación de los pequeños Estados insulares en desarrollo por el hecho de que el transporte transfronterizo de desechos peligrosos y radiactivos no se contemplara como correspondía en los regímenes jurídicos internacionales vigentes, en particular las medidas de seguridad, la revelación de información, la responsabilidad y la compensación en relación con los accidentes y las medidas correctivas en el contexto de la contaminación procedente de esos desechos. Asimismo, exhortó a los Estados y a las organizaciones internacionales competentes a que siguieran haciendo frente a esas cuestiones en forma concreta y cabal y exhortó al Secretario General a que presente a la Asamblea General, a más tardar en su quincuagésimo sexto período de sesiones, un informe sobre las actividades realizadas y las medidas adoptadas y los logros alcanzados. También se seguiría tomando medidas para aplicar el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación.

13. La Comisión destacaba además que había que tomar medidas para mantener en buen estado los arrecifes. Esas medidas se basarían en la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral y en evaluaciones mundiales de los arrecifes para lograr la seguridad alimentaria y la reposición de las poblaciones de peces y constituirían un elemento central de la aplicación del mandato de Yakarta sobre la biodiversidad costera y marina, con inclusión de las zonas marinas protegidas y el Programa de Acción Mundial.

B. Estados sin litoral y en situación geográfica desventajosa

14. Las disposiciones de la Parte X de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituyen algunas de las fuentes más importantes de derecho internacional que rigen el acceso de los Estados sin litoral al mar y desde él, así como la libertad de tránsito. La Parte X suele servir de elemento de referencia cuando los Estados sin litoral y los Estados de tránsito, negocian acuerdos concretos sobre las condiciones y modalidades de ese tránsito y, en este contexto, cabe señalar que 10 de los 28 Estados en desarrollo sin litoral que en general hacen frente a graves problemas de transporte en tránsito han ratificado la Convención o se han adherido a ella.

15. En una nueva reafirmación del derecho de acceso de los países sin litoral al mar y desde él y de la libertad de tránsito por el territorio de los Estados de tránsito, la Asamblea General, en su quincuagésimo tercer período de sesiones, examinó la situación en materia de tránsito en los países sin litoral del Asia central y los países en desarrollo que les son vecinos. En el informe, preparado por la UNCTAD (A/53/331, anexo), se destacan los problemas de transporte de tránsito en esa región en un contexto de recuperación económica y nuevas modalidades de comercio y tránsito. La Asamblea General tomando nota de una serie de acontecimientos de importancia, por ejemplo, la firma en Almaty, el 9 de mayo de 1998, de un acuerdo marco en materia de transporte de tránsito entre los Estados miembros de la Organización para la Cooperación Económica, la firma por los Jefes de Estado de Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán de la Declaración de Tashkent, de 26 de marzo de 1998 relativa al Programa Especial de las Naciones Unidas para las economías del Asia central (A/53/96, anexo II); la puesta en práctica del programa ampliado del corredor de transporte Europa–Caúcaso–Asia y la firma de la Declaración de Baku (A/C.2/53/4, anexo) el 8 de septiembre de 1998, aprobó la resolución 53/171, de 15 de diciembre de 1998, en la que, entre otras cosas, invitaba a la UNCTAD y a los gobiernos interesados a que siguieran elaborando un programa para aumentar la eficiencia de la situación actual en materia de tránsito de los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y los países en desarrollo de tránsito que les eran vecinos.

16. En la misma resolución, Asamblea General invitó también a la UNCTAD a que, en estrecha cooperación con las comisiones económicas regionales, prestará asistencia técnica y servicios de asesoramiento a los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independientes del Asia central y a los países en desarrollo de tránsito que les eran vecinos, teniendo en cuenta los acuerdos sobre transporte de tránsito pertinentes. La Asamblea instó al sistema de las Naciones Unidas a que siguiera estudiando, en el marco de la aplicación de la resolución, posibles medios de promover más acuerdos de cooperación entre los Estados sin litoral del Asia central y los países en desarrollo de tránsito vecinos y de estimular un apoyo más activo de parte de la comunidad de donantes.

17. De conformidad con la resolución 52/183, de 18 de diciembre de 1997 de la Asamblea General, del 24 al 26 de agosto de 1999 se celebró en Nueva York una reunión de expertos gubernamentales de países sin litoral y de países en desarrollo de tránsito y representantes de países donantes e instituciones financieras y de desarrollo a fin de pasar revista a los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de tránsito, con inclusión de los aspectos sectoriales, así como de evaluar el costo del transporte de tránsito con miras a estudiar la posibilidad de formular las medidas prácticas que fuesen necesarias. En los documentos presentados a la reunión (TD/B/LDC/AC.1/13 y TD/B/LDC/AC.1/14) se hacía una evaluación, entre otras cosas, del aumento del número de países que se adherían a convenios internacionales y que celebraban acuerdos regionales y bilaterales y se señalaba que los países en desarrollo sin litoral de reciente independencia situados en el Asia central se habían adherido a muchos convenios internacionales y habían también firmado o aprobado muchos acuerdos regionales.

18. En la Reunión, se instó a los países fronterizos de cada ruta de tránsito a que estudiaran la posibilidad de concertar acuerdos intergubernamentales bilaterales o subregionales en relación con los diversos aspectos del transporte de tránsito. Se instó además a todos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que se adhirieran a los convenios internacionales en la materia (TD/B/LDC/AC.1/L.5, párr. 7).

19. Entre otras novedades, Bolivia y la Argentina firmaron en 1998 varios acuerdos de importancia sobre transpor-

tes y comunicaciones; la India y el Nepal prorrogaron en enero de 1999 la vigencia del tratado de tránsito sin modificarlo y, el 5 de marzo de 1999, los Gobiernos de la República Democrática Popular Lao y de Tailandia firmaron un acuerdo sobre transporte vial.

20. La 32ª Reunión Ministerial de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) y el sexto Foro Regional de la ASEAN, que tuvieron lugar en Singapur en julio de 1999, se refirieron a la importancia de establecer un corredor este-oeste del nordeste de Tailandia a Viet Nam a través de Laos y Camboya. Parte de la labor relativa al establecimiento de este corredor corresponde, con la asistencia del Banco Asiático de Desarrollo, al corredor de transporte oeste-este entre la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam, que daría al primero de estos países acceso a puertos de mar en Viet Nam central.

21. Con respecto a los Estados en situación geográfica desventajosa, cabe señalar que Croacia y Bosnia y Herzegovina, teniendo en cuenta lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmaron el 22 de noviembre de 1998 el Acuerdo de Libre Tránsito por el Territorio de Croacia y hacia y desde el puerto de Ploče y por el territorio de Bosnia y Herzegovina en Neum (A/53/702-S/1998/1118, anexo II) (véase también el párrafo 46).

V. La industria naviera y la navegación

A. La industria naviera

22. La industria naviera internacional es uno de los tres pilares del sector del transporte marítimo, que registró en 1997 su decimosegundo año consecutivo de crecimiento con una cifra sin precedentes de 4.950 millones de toneladas. La oferta de tonelaje excedió de la demanda únicamente en un 3,7%, la cifra más baja de la historia. No se prevé que la tasa de crecimiento del comercio marítimo mundial de 1998 y 1999 sea tan alta en razón de la situación económica mundial y el aumento menor consiguiente del volumen del comercio mundial. Los otros dos pilares del sector del transporte marítimo son los servicios auxiliares y el acceso a instalaciones portuarias y la utilización de éstas. Es probable que los tres elementos del sector estén expuestos al problema informático del cambio de milenio y se están tomando disposiciones para evitarlo.

1. La flota mercante mundial: crecimiento, propiedad y matrícula

23. A finales de 1997, la flota mercante mundial tenía 775,9 millones de toneladas de peso muerto, lo que representa un 2,3% de aumento en comparación con 1996. El tonelaje sumado de petroleros y graneleros seguía predominando en la flota mundial y en 1997 les correspondía el 71,3% del total. Según las estadísticas sobre la flota mundial en 1998 del Lloyd's Register, las 10 flotas que crecían con más rapidez, con más de 500.000 toneladas brutas de volumen, eran las de las Islas Caimán, Camboya, Belice, Antigua y Barbuda, Kuwait, Madeira (Portugal), el Reino Unido, Alemania, las Islas Canarias (España) y Qatar.

24. La distribución de la propiedad del tonelaje mundial según los grupos de países de matrícula ha cambiado considerablemente en los últimos 17 años. La proporción del tonelaje mundial correspondiente a los países desarrollados con economía de mercado bajó del 51,7% en 1980 al 27,4% en 1997 y la de los principales países de libre matrícula subió del 27,6% al 44,1% en el mismo período. La proporción del tonelaje mundial correspondiente a los países en desarrollo ha subido también, del 10,8% en 1980 al 19,1% en 1997 y corresponde a Asia el 70,2% de este total. La proporción del tonelaje mundial correspondiente a los países de Europa oriental ha bajado del 7,7% en 1980 al 5,2% en 1997 y la de los países socialistas de Asia ha subido del 1,8% al 3,4% en el mismo período (UNCTAD, *Review of Maritime Transport 1998*, cuadro 13).

25. Los principales propietarios del tonelaje mundial son, con excepción de Grecia, los grandes países comerciales. Más de la mitad del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial (58,8%) no está matriculado en los países de domicilio de las empresas matrices, esto es, los países en que se encuentra la participación mayoritaria en el capital de la flota. En 1997, los principales países de libre matrícula eran Panamá, Liberia, Chipre, Bahamas, Malta, Bermuda y Vanuatu. Con la excepción de Chipre, la proporción del tonelaje de propiedad de nacionales de esos países y matriculado en ellos era mínima o ninguna. En Chipre equivalía al 2% a finales de 1997. En cambio, la proporción de propiedad nacional en registros de buques internacionales, tales como el de Noruega o el de Dinamarca ascendía al 86,9% y al 96,2% respectivamente[12].

2. El envejecimiento de la flota mundial

26. Un número considerable de buques, en particular grandes petroleros y graneleros que fueron construidos en la época de auge de principios a mediados de los años setenta, tienen ya 25 años o poco menos. Con arreglo al capítulo XII del Convenio Internacional sobre seguridad

de la vida en el mar (SOLAS), que entró en vigor en el año en curso (véase el párrafo 129) o al artículo 13 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, modificada por el Protocolo de 1978 de ese Convenio (MARPOL 73/78), los propietarios de esos buques, según se trate de petroleros o graneleros, están obligados a hacer grandes cambios estructurales. Se prevé que el costo considerable que entraña el cumplimiento de los requisitos más estrictos y la reciente disminución de los fletes hagan que en los próximos años muchos buques sean enviados a puerto para su demolición.

3. Retirada del servicio, reciclaje y desguace de buques

27. El aumento previsto del número de buques que serán enviados a desguace, especialmente para aprovechar su contenido de acero reciclable, así como las malas condiciones ambientales y de salud en algunos lugares de desguace han suscitado la atención pública en una industria que, tradicionalmente, se regulaba a sí misma. El desguace de buques es una industria con una densidad de mano de obra sumamente alta que históricamente tenía lugar en el mundo industrializado y pasó a principios de los años ochenta a los países en desarrollo de Asia en que el costo de la mano de obra era más baja y las normas ambientales y de salud en el trabajo se aplicaban en forma menos estricta. Los principales centros de desguace en este momento se encuentran en la India y Bangladesh, en que ha tenido lugar aproximadamente el 68% del desguace de peso muerto en los dos últimos años (1997–1998), mientras otro 22% correspondía al Pakistán y a China. Se ha señalado que la actual baja de la demanda de chatarra de acero, sumada al gran volumen de tonelaje que se incorpora al mercado, puede tener como consecuencia en el futuro que los armadores tengan que pagar para demoler los buques viejos y puede hacer que aumente el número de casos de hundimiento intencional de buques (véase el *Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Bulletin*, vol. 94, No. 1, febrero de 1999). Igualmente, en la reunión del grupo científico de la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres, celebrada en mayo de este año, se señaló que el aumento de las normas ambientales y de seguridad para el desguace de buques podía aumentar su costo para los armadores y hacer que, en lugar de proceder a su desguace, simplemente se abandonara un número mayor de buques retirados del servicio (LC/SG.22/13, párrs. 3.26 y 3.27).

28. En la actualidad, la mayor parte de los buques se venden para desguace en el estado que se encuentran y contienen gran variedad de desechos, procedentes tanto de su funcionamiento como de su construcción y en ellos pueden encontrarse varias sustancias nocivas para el medio ambiente como amianto, bifenilos policlorados, hidrocarburos, sustancias que agotan la capa de ozono y otras. Según informes sobre las condiciones en la mayoría de los lugares de desguace en el mundo, tanto el entorno de trabajo como las condiciones ambientales suscitan profunda preocupación. No hay un procedimiento adecuado para el manejo de sustancias peligrosas, las condiciones de trabajo y la falta de protección causan gran número de lesiones y muertes entre los obreros, prácticamente no hay instalaciones de recepción de desechos peligrosos para el medio ambiente y se observa contaminación de las aguas, la tierra y el aire.

29. Recientemente se han hecho llamamientos a la adopción de medidas ambientales y de seguridad en diversos foros; en junio de este año se celebró una cumbre sobre el desguace de buques (cuyo nombre pasó a ser posteriormente cumbre sobre reciclaje de buques) a fin de que se tomara conciencia del problema y se recomendasen medidas.

30. En atención a esas inquietudes, en el cuarto período de sesiones del Comité especial y de composición abierta para la aplicación del Convenio de Basilea (Ginebra, junio de 1999) se preparó un proyecto de decisión sobre el desmantelamiento de buques para que lo examinara la Conferencia de las Partes en su quinta reunión, que se celebrará en diciembre de este año. En el proyecto de decisión se pide a la Conferencia de las Partes que encomiende al Grupo de Trabajo Técnico del Convenio de Basilea que a) colabore con el órgano competente de la OMI en la materia y prepare directrices para la ordenación ecológicamente racional del desmantelamiento de buques y b) examine, junto con el Subgrupo Consultivo de expertos jurídicos y técnicos, los aspectos jurídicos del Convenio de Basilea relativos a la cuestión del desmantelamiento total y parcial de buques. Se pide además a los dos grupos que presenten a la sexta Conferencia de las Partes un informe acerca de la manera de resolver definitivamente la cuestión.

31. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible señaló en el párrafo 35 h) de su decisión 7/1 que el desguace de los buques suscitaba preocupación con respecto a la contaminación del medio ambiente, exhortó a la OMI a examinar la cuestión y alentó a los Estados a cerciorarse de que la eliminación de los buques retirados del servicio se hiciera de manera responsable, teniendo en cuenta la necesidad de proporcionar los recursos y la pericia necesaria a los países en desarrollo.

32. El examen de la cuestión en la OMI giró en torno a las propuestas presentadas por Noruega (MEPC 43/18/1 y Corr.1), Dinamarca (MEPC 43/18/9), Greenpeace International y la Confederación Internacional de Sindicatos Libres (MEPC 43/18/6) de que el desguace de buques quedase incluido en el programa de trabajo del Comité de Protección del Medio Marino y la OMI se encargase de la cuestión en coordinación con otras organizaciones internacionales competentes, entre ellas las secretarías del Convenio de Basilea y el Convenio de Londres. Quienes no eran partidarios de la inclusión del tema en el programa de trabajo señalaron que un buque, una vez retirado del servicio y sin matrícula, dejaba de ser un "buque". El desguace de buques era básicamente una industria terrestre y el interés principal era la salud y la seguridad de los trabajadores, lo cual, a su juicio, no quedaba comprendido en la competencia de la OMI.

33. El Comité, reconociendo que se necesitaba más información, decidió incluir el tema en su programa de trabajo e invitó a Noruega y otros miembros interesados a que le presentaran más información en su próximo período de sesiones, especialmente respecto de la forma en que la OMI debía ocuparse de la cuestión (véase el documento MEPC 43/21, párrs. 18.5 a 18.15).

B. Navegación

34. Las condiciones que deben imperar para la seguridad en la navegación, como una dotación suficiente en los buques, una tripulación formada, el almacenamiento debido de la carga, rutas seguras para la navegación y sistemas eficientes de comunicaciones, así como una lucha efectiva contra la delincuencia en el mar (a lo que se hará referencia en la sección relativa a la delincuencia en el mar; párrs. 208 a 243) son tan importantes que ha sido necesario reglamentarlas en el plano mundial. Los Estados del pabellón deben hacer cumplir a los buques que enarbolan su pabellón o estén matriculados en su territorio lo que se ha convertido en un *corpus* sustancial de derecho. Los Estados ribereños a su vez han asumido la responsabilidad de cerciorarse de que las rutas comprendidas en sus zonas marítimas sean seguras para la navegación. La aplicación y el cumplimiento efectivos del *corpus* de derecho que rige todos los aspectos de la navegación reviste importancia fundamental no sólo para la seguridad de ésta, sino también para la protección y preservación del medio marino.

35. La OMI ha prestado considerable atención en sus trabajos a la consecución de los objetivos antes mencionados. Si bien más adelante en la presente sección (véanse los párrafos 181 a 189), se hará referencia a los intentos que se han hecho recientemente en la OMI para que el Estado del pabellón haga cumplir en forma más estricta las normas correspondientes, cabe señalar que se registra una tendencia cada vez mayor a asignar a esa Organización una función de supervisión no sólo respecto de las cuestiones de seguridad sino de otras, como el vertimiento (véase el párrafo 389). Estas nuevas funciones corresponden exactamente a las que se han ejercido recientemente en el sector de la aviación. El programa de supervisión de la seguridad en el sector de la aviación, que tiene a su cargo la Organización de la Aviación Civil Internacional y que cobró fuerza obligatoria a partir del 1º de enero de 1999, consiste en auditorías periódicas, obligatorias, sistemáticas y armonizadas de la seguridad en todos los Estados miembros de la OACI. De hecho, hay acontecimientos recientes en otros ámbitos de la labor de la OMI que indican una tendencia cada vez mayor a recoger las prácticas de la industria de la aviación (respecto de la información por los buques, véanse los párrafos 158 y 159 y respecto de la responsabilidad, véase el párrafo 443).

1. Seguridad de los buques

36. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece un equilibrio entre los derechos del Estado del pabellón de ejercer jurisdicción exclusiva sobre los buques que enarbolan su pabellón y de proceder a la navegación en las zonas marítimas de los Estados ribereños y la obligación de ejercer efectivamente jurisdicción y control sobre esos buques en cuestiones administrativas, técnicas y sociales. El Estado del pabellón, al ejercer su jurisdicción, debe tomar las medidas que sean necesarias para velar por la seguridad en el mar con respecto, entre otras cosas, a la construcción, el equipo y la navegabilidad de los buques, a la dotación de su personal, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones (véase el artículo 94, párrs. 3, 4 y 5).

37. Según el párrafo 2 del artículo 217 de la Convención, el Estado del pabellón velará por que los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio no puedan zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales establecidos por conducto de la organización internacional competente para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques incluidos los relativos al diseño, la construcción, el equipo y la dotación de buques. Así, la jurisdicción del Estado del pabellón debe ejercerse no sólo a efectos de seguridad sino también para proteger y preservar el medio marino.

a) Construcción, equipo y navegabilidad del buque

38. Las reglas, los procedimientos y las prácticas internacionales generalmente aceptados que rigen la construcción, el equipo y la navegabilidad del buque y que los Estados deben cumplir con arreglo al artículo 94 y otras disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son básicamente los que figuran en el Convenio SOLAS, en el Convenio sobre Líneas de Carga y en el Convenio MARPOL 73/78 (respecto del diseño de los buques petroleros). Los requisitos en materia de construcción y equipo para la seguridad de los buques de pesca se encuentran en el Convenio de Torremolinos de 1977, enmendado por el Protocolo de 1993.

39. Habida cuenta de las obligaciones que les incumben con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros convenios de la OMI en la materia, los Estados han de tener en cuenta los siguientes requisitos nuevos relativos a la construcción, el equipo y la navegabilidad de los buques que entraron en vigor en 1999.

40. *Petroleros*. La nueva regla 25 A, enunciada en el anexo I del Convenio MARPOL 73/78, aprobada en septiembre de 1997 y que especifica los criterios de estabilidad para los petroleros de doble casco, entró en vigor el 1° de febrero de 1999.

41. *Buques de pasajeros*. La OMI señaló que las enmiendas al capítulo II–I del Convenio SOLAS, aprobadas por la resolución MSC.65(68) en 1997 entraron en vigor el 1° de julio de 1999. La nueva regla 8.3, titulada "Prescripciones especiales para los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado y que transporten 400 o más pasajeros" obliga a esos buques a cumplir los requisitos especiales para los buques de pasajeros de transbordo rodado que se enuncian en la regla 8.2, aprobada en noviembre de 1995. Los requisitos especiales apuntan a que los buques puedan mantener la estabilidad y no hundirse cuando se inundan dos compartimientos principales.

42. *Graneleros*. La OMI informó de que el capítulo XII del Convenio SOLAS aprobado por la Conferencia de las Partes Contratantes el 27 de noviembre de 1997 (véase también el documento A/53/456, párrs. 168 a 170) había entrado en vigor el 1° de julio de 1999. Ello significa que todos los graneleros nuevos de 150 metros o más de eslora (construidos después del 1° de julio de 1999) que transporten carga con una densidad de 1.000 kilogramos por metro cúbico o más deben tener la solidez suficiente para resistir la inundación de cualquiera de los depósitos de carga. La fecha de aplicación del nuevo capítulo a los graneleros existentes depende de su edad ya que, cuanto más antiguos sean, antes les será aplicable el nuevo capítulo.

43. El Sistema Mundial de socorro y seguridad marítimos es una red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para los buques en el mar. El plazo fijado para poner en práctica los requisitos del sistema mundial indicados en el capítulo IV del Convenio SOLAS, aprobados en 1988 y que entraron en vigor en 1992, venció el 1° de febrero de 1999. La OMI observó que, a partir de esa fecha, todos los Estados partes en el Convenio debían poner en práctica el sistema en todo el mundo. Todos los buques de pasajeros y los buques de cargas de 300 toneladas brutas y más deben contar ahora con equipo de radio que se ajuste a las normas internacionales del sistema. Los requisitos varían según la zona del mar en que se encuentren los barcos; los que se desplacen hacia alta mar deberán tener más equipo de comunicaciones que los que se mantengan dentro del alcance de ciertos servicios de radio en tierra. En todo caso, todos los buques deben tener equipo que aumente las posibilidades de rescate después de un accidente, como radiobalizas de emergencia que indiquen la posición mediante satélite y transpondedores de radar de búsqueda y rescate para ubicar el buque o la embarcación de salvamento.

44. El Sistema Mundial prevé también la difusión de información sobre seguridad marítima, con inclusión de alertas meteorológicas y para la navegación. La Organización Meteorológica Mundial, que coordina y regula la preparación y difusión en el mundo de alertas y pronósticos meteorológicos en apoyo de la seguridad de la vida en el mar, indicó en su informe que sus nuevos sistemas de radiotransmisión marina para el Sistema Mundial funcionaban plenamente desde fines de 1998, fecha anterior al plazo fijado para la puesta en práctica del Servicio Mundial y estaba proporcionando en todo el mundo completa información meteorológica para los servicios marítimos.

45. En cuanto a los requisitos futuros para la instalación de equipo y sistemas de navegación, cabe mencionar la completa revisión del capítulo V del Convenio SOLAS que está examinando el Subcomité de la Seguridad de la Navegación. El capítulo revisado contendría casi dos veces más reglas que el actual. Las nuevas normas relativas a la instalación de equipo y sistemas de navegación, como el sistema mundial de navegación por satélite, el sistema de información y visualización de cartas electrónicas, el sistema de identificación automática y los registradores de datos de la travesía, incorporarán los rápidos adelantos en la tecnología que han tenido lugar a partir de 1981 (último año en que se aprobaron nuevos requisitos de importancia sobre el equipo de navegación a bordo). Una de las cuestio-

nes pendientes que deberá resolver el Subcomité es la de los buques que no quedarán comprendidos en el alcance del capítulo V. Algunas delegaciones preferirían que en el nuevo texto se tuvieran en cuenta las disposiciones sobre inmunidad soberana consignadas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véase el documento A/52/487, párr. 108).

Sistema armonizado de reconocimiento y certificación

46. La OMI explicó que el Convenio SOLAS, el convenio sobre Líneas de Carga y los Convenios MARPOL prevén la emisión de certificados para demostrar que se han cumplido los requisitos enunciados en ellos. Ello se hace mediante un reconocimiento, de resultas de lo cual los buques pueden quedar fuera de servicio varios días. Sin embargo, no siempre coinciden las fechas en que debe hacerse el estudio reconocimiento según cada convenio ni los intervalos entre los reconocimientos y, como resultado, puede ocurrir que un buque tenga que ir a puerto o a un artillero para un reconocimiento previsto en un convenio poco tiempo después de haberlo hecho en relación con otro convenio. El sistema armonizado de reconocimiento y certificación introducido en los tres convenios en virtud de una serie de enmiendas aprobadas en 1998 y 1990, a saber, el Protocolo de 1988 del Convenio SOLAS, el Protocolo de 1998 del Convenio sobre las Líneas de Carga y las enmiendas de 1990 al Convenio MARPOL aprobadas en la resolución MEPC.39(29)[13], consta de una serie de reglas que simplifican y armonizan los requisitos para los reconocimientos y permiten que estos tengan lugar al mismo tiempo. El 2 de febrero de 1990 se cumplieron las condiciones para la entrada en vigor de los Protocolos de 1988, lo cual tendrá lugar el 3 de febrero de 2000, junto con la entrada en vigor de las enmiendas de 1990 al Convenio MARPOL. El nuevo sistema, al permitir que los reconocimientos necesarios se lleven a cabo al mismo tiempo, reducirá el costo para los armadores y para las administraciones navieras por igual.

b) Dotación de los buques y capacitación de la tripulación

47. La mayor parte de los accidentes en el mar tienen como causa el error humano. Por lo tanto, para mejorar la seguridad en el mar, entre otras cosas, se han mejorado las normas de certificación y capacitación, se ha tenido en cuenta el problema de la fatiga y se ha tratado de que la nueva tecnología tenga en cuenta los elementos de seguridad.

Dotación de los buques

48. Los estándares sobre la dotación de buques a que se hace referencia en el artículo 94 y en el párrafo 2 del artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son los enunciados en el Convenio SOLAS, que impone a los Estados del pabellón la obligación general de cerciorarse de que los buques tengan una dotación adecuada; como prueba de ello se emite un certificado.

49. La Asamblea de la OMI, en su 21° período de sesiones, que tendrá lugar en noviembre del año en curso, examinará un proyecto de resolución sobre los principios de la dotación de personal a los efectos de la seguridad, junto con directrices en la materia y un formato modelo que debería seguirse al preparar un documento sobre la dotación mínima a los efectos de la seguridad en virtud de la regla V/13(b) del Convenio SOLAS. En el proyecto de resolución se insta a los Estados del puerto a que consideren que el documento en que conste el cumplimiento del requisito mínimo de dotación constituye prueba de que la dotación del buque es adecuada a los efectos de la seguridad (véase el documento MSC 71/23 Add.1, anexo 9).

Formación

50. Los requisitos en materia de capacitación de tripulaciones que debe cumplir el Estado del pabellón con arreglo al artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son los que figuran en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y en su Código. La parte A del código contiene disposiciones obligatorias y la parte B contiene recomendaciones.

51. Las novedades acaecidas a partir del informe del año anterior incluyen la entrada en vigor, el 1° de enero de 1999, de las enmiendas de 1997 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y su Código, aprobadas en las resoluciones MSC.66(68) y MSC.67(68), que enuncian requisitos obligatorios mínimos para la formación y la competencia de capitanes, oficiales, marineros y demás personal de los buques de pasaje de transbordo rodado y de otra índole.

52. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 70° período de sesiones (diciembre de 1998) la parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, que se refiere a la manipulación y estiba de la carga a nivel operacional y de gestión (resolución MSC.78(70)). Se prevé que las enmiendas entrarán en vigor el 1° de enero de 2003.

53. En cuanto al cumplimiento por los gobiernos de los requisitos fijados en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y su código, cabe mencionar dos novedades.

54. Al 1° de agosto de 1998, fecha fijada en el Convenio, 82 de las 133 partes habían transmitido información a la Secretaría de la OMI acerca de las medidas administrativas tomadas para cumplir sus disposiciones. Al 21 de mayo de 1999, otras 13 partes habían presentado la información necesaria. Se presentará al Comité de la Seguridad Marítima en su 72° período de sesiones que se celebrará en 2000, un informe sobre la evaluación de esas presentaciones por un grupo de personas competentes en la materia.

55. Se ha expresado inquietud en la OMI por los recientes intentos de restar importancia a los certificados de competencia como medio básico de control del cumplimiento del Convenio (según el artículo VI, únicamente se han de emitir certificados de competencia a quienes cumplan los requisitos del Convenio). En las inspecciones de control por el Estado del puerto y en las solicitudes de reconocimiento de certificados ha quedado de manifiesto la práctica cada vez más frecuente de falsificar u obtener mediante fraude certificados de competencia y servicio. Los marineros que, sin haber recibido la formación debida, utilizan certificados obtenidos mediante fraude, plantean posibles riesgos para la seguridad marítima y el medio ambiente a los que es necesario prestar atención con urgencia. El Comité de Seguridad Marítima aprobó en su 71° período de sesiones, para su presentación a la Asamblea de la OMI, un proyecto de resolución sobre las prácticas ilícitas relacionadas con los certificados de competencia y de servicio.

c) Condiciones de trabajo

56. La Organización Internacional del Trabajo informó de que entre junio de 1998 y junio de 1999 no había celebrado reuniones relacionadas con cuestiones marítimas. En todo caso, habían comenzado activamente los preparativos para dos reuniones cuya celebración está prevista para el curso de este año: el Grupo Mixto de Trabajo (OMI/OIT) para examinar el tema de la responsabilidad de la indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, grupo especial integrado por expertos que se reunirá del 11 al 15 de octubre de 1999 (véase el documento A/53/456, párrs. 175 a 180); y una reunión tripartita sobre seguridad y salud en la industria pesquera, que tendrá lugar del 13 al 17 de diciembre de 1999 para evaluar la labor realizada por el Grupo de Trabajo Mixto FAO/OIT/OMI sobre formación de los pescadores en la revisión del documento de orientación sobre formación y certificación de los pescadores (véase también el documento de la OMI MSC 71/23, párrs. 6.18 a 6.22) y en la adopción de conclusiones que indiquen actividades complementarias y revisen las normas de la OIT aplicables concretamente a los pescadores.

2. Transporte de carga

57. Se estima que más del 50% de la carga a granel y los productos empacados que se transportan actualmente por mar pueden ser considerados peligrosos o nocivos para el medio ambiente según los criterios de la OMI. Por lo tanto, es importante que la carga sea manipulada, transportada y almacenada con el mayor cuidado posible.

58. En el capítulo VII del Convenio SOLAS se prohíbe el transporte de mercaderías peligrosas por mar, salvo que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el Convenio y se exige que cada gobierno contratante imparta o haga impartir instrucciones detalladas sobre el embalaje y la estiba en condiciones de seguridad de mercaderías peligrosas que incluyan las precauciones necesarias en relación con el resto de la carga.

59. Hay también varios códigos de la OMI que se refieren al transporte de mercancías peligrosas: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ), el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel y el Código para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de buques (Código CNI). En el capítulo VII del Convenio SOLAS se estipula la aplicación obligatoria de los Códigos CIQ y CIG y, más recientemente, la del código CNI (véase párr. 150). Los Códigos CIQ y CGrQ son obligatorios en virtud del Convenio MARPOL 73/78.

60. El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, en su resolución MEPC.79(43) y MEPC.80(43), respectivamente, aprobó este año en su 43° período de sesiones enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ.

61. El Organismo Internacional de Energía Atómica comunicó que en 1998 había revisado las recomendaciones relativas a la protección física de los materiales y las instalaciones nucleares y las había publicado en 1999 con la signatura INFCIRC/225/Rev.4.

62. Las recomendaciones incluían, requisitos concretos para la protección física del material nuclear durante su transporte por mar. Las recomendaciones revisadas hacían más estrictos los requisitos para el transporte por barco de cantidades importantes de material nuclear. Por ejemplo, las cantidades superiores a 2 kilogramos de plutonio tenían que transportarse en un buque destinado exclusivamente a ello. Otras modificaciones se referían a una mayor capacidad de respuesta, con inclusión de un mejor sistema de comunicaciones, y a la necesidad de un centro de control del transporte.

El transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos altamente radiactivos

63. La Organización Marítima Internacional (OMI) informó de que el Comité de Seguridad Marítima, en su 71° período de sesiones, celebrado en 1999, había aprobado las enmiendas al capítulo VII del Convenio SOLAS en su resolución MSC.87(71), encaminada a hacer que el Código CNI fuera obligatorio. Se espera que esas enmiendas del Convenio SOLAS y del Código entren en vigor el 1° de enero del año 2001 (véase MSC 71/23/Add.1, anexos 3 y 4). El Código CNI, aplicable a todas las naves, incluidas las que tengan menos de 500 toneladas brutas de calado, indica la forma en que se deben transportar los materiales comprendidos en el Código, incluidas especificaciones correspondientes a los buques.

64. Se ha creado un grupo interinstitucional oficioso, compuesto por la OMI, el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), con el fin de evaluar los posibles riesgos de los materiales radiactivos para el medio ambiente. El Grupo presentará un informe al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 44° período de sesiones, en el año 2000. En 1999 todos los comités de la OMI decidieron no celebrar en la etapa actual los debates acerca de la cuestión de la notificación previa y la consulta.

65. Protestas y medidas recientes adoptadas por Estados ribereños respecto de la reanudación de los embarques de materiales radiactivos comprendidos en el Código CNI indican claramente que esos Estados no consideran que el régimen jurídico actual proteja sus intereses en medida suficiente. Por cuanto no están dispuestos a ser utilizados como Estado de tránsito algunos Estados de ese tipo informaron en términos enérgicos a las naves que transportaban materiales CNI que no navegaran en su zona económica exclusiva. Algunas regiones están considerando medidas semejantes. Por ejemplo, la Comunidad del Caribe (CARICOM), en su 20° período ordinario de sesiones, en julio de 1999, expresó su preocupación ante el envío de 450 kilogramos de plutonio por rutas que atravesaban el Caribe y recordó anteriores llamamientos hechos a los Gobiernos de Francia, el Reino Unido y el Japón en que había expresado su indignación ante la forma insensible y despectiva en que esos Gobiernos habían hecho caso omiso de esos llamamientos y se comprometió a adoptar todas las medidas necesarias para proteger a sus pueblos y la frágil ecología del Caribe de la amenaza sumamente peligrosa a la que estaban expuestos ahora habitualmente. Esos embarques, entre otras cosas, han hecho que los Estados del Caribe declaren que el Caribe es una zona especial en el contexto del desarrollo sostenible (véase también el párrafo 506).

66. En el período de sesiones de 1999 de la Comisión de Desarme se hizo un llamamiento a reforzar los reglamentos que regían el transporte de desechos radiactivos y combustible nuclear en el contexto de los debates de su Grupo de Trabajo I sobre el establecimiento de zonas libres de armas nucleares conforme a arreglos libremente concertados entre los Estados de la región de que se tratara (A/CN.10/1999/WG.1/WP.1). En el texto final aprobado por la Comisión se observa que las zonas libres de armas nucleares también pueden servir para promover la cooperación internacional a fin de lograr que las regiones interesadas se mantengan libres de contaminación ambiental debida a desechos radiactivos y otras sustancias radiactivas y, si procede, poner en vigencia las normas convenidas internacionalmente que rigen el transporte internacional de esas sustancias (véase A/54/42, anexo I, párr. 17).

67. El derecho de los Estados a prohibir el movimiento transfronterizo de desechos y materiales peligrosos y radiactivos dentro de su jurisdicción de manera consecuente con el derecho internacional fue planteado por algunas delegaciones en el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible tanto en el contexto del examen de los océanos y los mares como en el del examen y evaluación de la aplicación de un Programa de acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo. Algunas delegaciones instaron a que prosiguieran los esfuerzos para velar por que el movimiento transfronterizo de esos materiales se hiciera de manera segura, e indicaron su apoyo al llamamiento hecho a los Estados que aún no lo habían hecho a que se hicieran partes en la Convención mixta sobre seguridad en la gestión del combustible gastado y sobre seguridad en la gestión de desechos radiactivos[14] y a que consideraran la posibilidad de hacer que el Código CNI fuera un instrumento obligatorio. En su decisión 7/1 sobre los océanos y los mares la Comisión observó que no había podido llegar

a un consenso acerca de esa propuesta. Tampoco se logró llegar a un texto convenido en los debates celebrados en el séptimo período de sesiones respecto del examen amplio del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

68. Las conclusiones del vigésimo segundo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General para examinar y evaluar la aplicación del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo figura en los párrafos 94 a 100 *supra*.

3. Seguridad de la navegación

69. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se enunciaron en términos generales los derechos de paso aplicables y las obligaciones correspondientes de los buques en las diversas zonas marítimas, en tanto que la OMI ha elaborado normas detalladas que rigen la seguridad de la navegación y la prevención de abordajes en el mar, cuyo cumplimiento se requiere en virtud de la Convención sobre el Derecho del Mar. El Convenio SOLAS, el capítulo V y los Reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar constituyen los principales instrumentos a ese respecto.

70. Aunque la aplicación de la reglamentación de la OMI respecto de la construcción, equipamiento, dotación y formación de la tripulación (véanse los párrafos 125 a 142) depende principalmente del ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón, no ocurre así cuando el buque navega en la zona marítima de otro Estado. En ese caso la aplicación de los reglamentos que rigen cuestiones como señales, comunicaciones, prevención de abordajes y rutas de navegación depende del ejercicio efectivo de la jurisdicción tanto del Estado del pabellón como del Estado ribereño.

71. Las principales enmiendas hechas al Convenio SOLAS desde 1991, incluido su capítulo V, estaban encaminadas a aumentar el papel de Estado ribereño en la regulación de la navegación con la introducción de sistemas obligatorios de notificación de buques o sistemas obligatorios de determinación de las rutas marítimas, o mediante servicios de tráfico marítimo. Es probable que la tendencia se mantenga en el futuro (véase MSC 71/20/12; véase también MSC 71/23, párr. 20.30).

72. Se proyecta que el futuro de la industria marítima se asemejará más a la industria de la aviación y que el control desde tierra operará de manera semejante al control del tráfico aéreo moderno y que se tratará a los capitanes de buques de la misma manera que a los comandantes de aeronaves (Discurso inaugural del Secretario General de la OMI sobre coordinación de normas de servicios de tráfico marítimo en el Reino Unido, Londres, 12 de mayo de 1999).

a) Medidas de organización del tráfico

73. El Comité de Seguridad Marítima aprobó, sujeto a la confirmación de la Asamblea de la OMI en noviembre de 1999, la adición de un nuevo párrafo a la sección 6 de las Disposiciones Generales sobre organización del tráfico marítimo (resolución A.572 (14) de la Asamblea en su forma enmendada), que dispone que los sistemas de separación de tráfico permitirán que los buques los utilicen cumpliendo a cabalidad en todo momento con los reglamentos internacionales para impedir abordajes en el mar (véase el informe del 70° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, MSC 70/23/Add.2, anexo 15).

74. Desde el informe del año pasado (véase A/53/456, párrs. 183 a 186), el Comité de Seguridad Marítima aprobó las siguientes medidas de organización del tráfico marítimo: una nueva zona que se ha de evitar en el Estrecho de Dover (véase ibíd., párr. 187) y enmiendas al dispositivo de separación del tráfico Marjan/Zuluf y las medidas conexas propuestas por la Arabia Saudita. El Comité aprobó además la propuesta de Sudáfrica de abolir la zona que se debía evitar en los alrededores de los Bancos de Alphard (véase MSC 70/23/Add.2, anexos 13 y 14).

75. Entre las nuevas medidas de organización del tráfico marítimo presentadas al Subcomité de Seguridad de la Navegación (septiembre de 1999) se incluye la propuesta de China con respecto a un sistema obligatorio de organización del tráfico marítimo y un sistema de notificación de buques en las aguas situadas frente al promontorio de Chengshan Jiao (NAV 45/3/3) y una propuesta de los Estados Unidos para la adopción de rutas recomendadas frente a la costa de California a fin de cambiar la corriente de tráfico existente de buques comerciales que transportan materiales peligrosos y buques comerciales de 500 toneladas hacia la zona situada más allá del mar territorial (véase NAV 45/3/4).

76. *Estrecho de Istanbul, estrecho de Çanakkale y Mar de Mármara*. La OMI informó de que el Comité de Seguridad Marítima había decidido en su 71° período de sesiones hacer suya la recomendación de la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo de rutas marítimas en el sentido de dar por terminado el examen de la seguridad de la navegación y la protección ambiental, incluido el examen de las normas y recomendaciones de la OMI sobre la navegación por el estrecho de Istanbul, el estrecho de Çanakkale y el Mar de Mármara. Se invocaron los siguien-

tes fundamentos para esa decisión: 1) el sistema de organización existente aprobado por la OMI había sido eficaz; 2) Turquía no preveía una enmienda del sistema vigente de la OMI y de las Reglas y recomendaciones correspondientes; 3) el Grupo de Trabajo, tras un examen técnico detenido, no llegó a una conclusión definitiva en el sentido de hacer algún cambio que aportara de manera indudable y definitiva a la seguridad de la navegación en los estrechos; 4) no había posibilidades ciertas de llegar a un acuerdo acerca de enmiendas del sistema de organización existente aprobado por la OMI en un futuro próximo, por cuanto un Estado ribereño no veía necesidad de enmendarlo por el momento, y 5) de conformidad con la sección 3.4 de las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo se requería el acuerdo del Estado ribereño antes de que la OMI pudiera aprobar o enmendar un sistema de organización del tráfico marítimo. El Grupo de Trabajo recomendó además que los esfuerzos de las partes interesadas se concentraran en promover el uso pleno y eficaz del sistema de notificación (TUBRAP) y los servicios de practicaje en el estrecho de Istanbul, el estrecho de Çanakkale y el Mar de Mármara, y en implantar, lo antes posible, un servicio de tráfico marítimo moderno en esos lugares (véase MSC 71/23, párrs. 22.14 a 22.39; véase también el párrafo 169 *infra)*.

b) Sistemas de notificación de buques

77. Los datos suministrados mediante la notificación de buques pueden utilizarse para las operaciones de búsqueda y rescate, los servicios de tráfico marítimo y la prevención de la contaminación marina. Con el objeto de ocuparse de los posibles problemas relacionados con el problema informático del año 2000, el Comité de Seguridad Marítima aprobó una circular por la que se invitaba a los buques que participaban en sistemas obligatorios de notificación de buques a que informaran a las autoridades competentes, cuando se les pidiera que lo hicieran, acerca de su situación en lo que se refería a la prevención del efecto 2000 a bordo (MSC/Circ.894).

78. Desde que entró en vigor la regla 8.1 del capítulo V del Convenio SOLAS y permitió la adopción de sistemas obligatorios de notificación de buques, se han adoptado varios sistemas de ese tipo a fin de ayudar a reducir los accidentes en las zonas congestionadas y a proteger el medio marino. La mayoría de esos sistemas se han adoptado respecto de los estrechos usados en la navegación internacional. La adopción reciente de un sistema para el estrecho de Dover/Pas-de-Calais[15] es el sexto que se adopta respecto de un estrecho usado para la navegación internacional (los otros son el estrecho de Torres, el Great Belt, el estrecho de Gibraltar, el estrecho de Bonifacio y los estrechos de Malacca y Singapur).

79. El Comité de Seguridad Marítima adoptó recientemente además el primer sistema obligatorio de notificación de buques con el objeto concreto de proteger poblaciones de una sola especie marina, en este caso la ballena vasca en peligro (véase la resolución MSC.85 (70), anexo 1) de los impactos físicos directos de buques en lugar de proteger al medio marino de los buques (A/53/456, párrs. 203 y 204).

80. Respondiendo a las preocupaciones del Comité de Seguridad Marítima de que la adopción de sistemas obligatorios de notificación de buques para proteger una sola especie pudiera llevar a la proliferación de ese tipo de sistemas en el futuro, el mismo Comité decidió que sólo adoptaría ese tipo de sistemas en los casos en que hubiera claras pruebas científicas de que: a) la población de una especie marina corría peligro inminente de extinción, b) las principales rutas marítimas pasaban por una zona o zonas de hábitat fundamentales para la población y c) la mayor amenaza conocida para la supervivencia y recuperación de la población estaba planteada por los impactos físicos directos de ese tipo de buques, como el abordaje (MSC 70/23, párrs. 11.36 a 11.42). Cabe observar que el Canadá señaló recientemente a la atención del Subcomité para la Seguridad de la Navegación el problema de los abordajes entre buques y la ballena vasca en las aguas del Canadá oriental (véase NAV 45/INF.3).

81. Se espera que la tendencia de adoptar sistemas obligatorios de notificación de buques se mantenga en el futuro, o al menos hasta que la mayoría de los buques haya instalado un sistema universal de identificación automática de abordo (AIS). Se espera que el capítulo V revisado del Convenio SOLAS sólo requiera ese tipo de sistema en los buques construidos después de su entrada en vigor (prevista para el 1° de julio de 2002).

c) Servicios de tráfico marítimo

82. Los sistemas de separación de tráfico y otros sistemas de determinación de la ruta marítima pueden combinarse con un servicio de tráfico marítimo, un servicio que tiene por objeto mejorar la seguridad y la eficiencia del tráfico marítimo y de proteger el medio ambiente. La regla 8-2 del capítulo V del Convenio SOLAS sobre servicios de tráfico marítimo, entró en vigor el 1° de julio de 1999 (véase A/52/487, párr. 127). La OMI explicó que la regla V/8-2 dispone que el servicio de tráfico marítimo debe de estar diseñado de manera de contribuir a la seguridad de la vida en el mar, la seguridad y la eficiencia de la navegación y la protección del medio marino, las zonas costeras adya-

centes, los lugares de trabajo y las instalaciones frente a las costas de los posibles efectos adversos del tráfico marítimo. Los gobiernos pueden establecer un servicio de tráfico marítimo cuando, en su opinión, el volumen de tráfico y el grado de riesgo lo justifiquen. Un servicio de tráfico marítimo sólo puede ser obligatorio en las aguas territoriales de un Estado. El párrafo 5 de la regla 8–2 dispone que nada de lo previsto en ella o en las directrices adoptadas por la OMI (Directrices para los servicios de tráfico marítimo, resolución A.857 (20) de la Asamblea de la OMI) podrá menoscabar los derechos y obligaciones de los gobiernos en virtud del derecho internacional ni los regímenes jurídicos de los estrechos usados para la navegación internacional y las vías marítimas archipelágicas.

d) Prestación de servicios/distribución de los gastos

83. Algunas rutas usadas para la navegación internacional no son muy seguras o están demasiado congestionadas y, por lo tanto, requieren, por ejemplo, la instalación y funcionamiento de ayudas complejas y cada vez más costosas para la navegación o la prestación de algún otro tipo de servicio marítimo. Los gastos de ese tipo de infraestructura marítima y de la prestación de los servicios suelen correr a cargo del Estado ribereño interesado. Esto ocurre actualmente en los estrechos usados para la navegación internacional. El artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar requiere la cooperación entre los Estados usuarios y los Estados ribereños del estrecho en el establecimiento y mantenimiento en el estrecho de las ayudas necesarias para la navegación y la seguridad u otras mejoras que faciliten la navegación internacional y para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques.

84. El aumento del volumen de tráfico, así como el aumento de los gastos de capital y operacionales en que se incurre al prestar servicios, ha hecho que recientemente se pida que se establezca un régimen jurídico en el que compartan los costos quienes se beneficien primordialmente de los servicios prestados.

85. Los Estados ribereños de los estrechos de Malaca y Singapur han estado considerando también posibles mecanismos acordes con el artículo 43 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que vayan más allá de los acuerdos voluntarios de cooperación con un solo usuario, por ejemplo, el Japón (véase A/51/645, párrs. 123 y 124) para establecer una asociación internacional con todos los usuarios de los estrechos, y están estudiando la posibilidad de crear un fondo con tal objeto. Como complemento de su conferencia de 1996 el Instituto de Estudios de Política, Singapur y la Organización Marítima Internacional están convocando en octubre de 1999 una Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Navegación y Control de la Contaminación en los estrechos de Malaca y Singapur: Asociaciones Internacionales de Financiación y Gestión. (La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar ha hecho una aportación a la Conferencia preparando un documento para el debate titulado “Propuesta de uso y gestión del Fondo”.)

86. *Patrulla de hielo del Atlántico Norte*. Las reglas 5 (Servicio de patrulla de hielos) y 6 (Gestión y costo de la patrulla de hielo) del capítulo V del Convenio SOLAS requieren que los gobiernos contratantes mantengan una patrulla de hielo con el fin de estudiar y observar las condiciones del hielo en el Atlántico Norte, y los gobiernos contratantes especialmente interesados en el servicio convienen en aportar a los gastos correspondientes, contribuciones que se basan en el tonelaje bruto total de los buques que pasan por la zona que abarca la patrulla de hielo.

87. La Patrulla de Hielo del Atlántico Norte, un servicio que ha funcionado durante los últimos 70 años bajo la gestión de los Estados Unidos, con gastos de capital para la infraestructura sufragados por los Estados Unidos y el Canadá, se financia actualmente con aportaciones al costo del servicio hechas por 17 Estados en virtud del Acuerdo relativo al apoyo financiero de la Patrulla de Hielo del Atlántico Norte.

88. En sus debates sobre la revisión del capítulo V del Convenio SOLAS el Subcomité para la Seguridad de la Navegación fue informado por los Estados Unidos de que a los 17 gobiernos contratantes que hacen aportaciones a la Patrulla de Hielo corresponde sólo la mitad del tonelaje beneficiario. Como resultado de ello 65 gobiernos contratantes recibían valiosos servicios a los que ni ellos ni los buques que enarbolaban su pabellón estaban haciendo aportaciones, con lo cual obtenían una ventaja competitiva injusta. Se indicó que la recuperación de los gastos operacionales no constituía un precedente por cuanto era una obligación jurídica antigua de los Estados partes en el Convenio SOLAS. Algunas delegaciones expresaron su preferencia por utilizar el principio de pago por los usuarios en lugar de las contribuciones obligatorias de los gobiernos contratantes, en tanto que otros expresaron la opinión de que ese principio sólo podía utilizarse con el consentimiento del Estado del pabellón, por cuanto de otra manera podría no ajustarse a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ni al principio de la libertad de navegación (NAV 44/14, párrs. 5.7 a 5.19).

89. El Comité de Seguridad Marítima acordó en su 70° período de sesiones reemplazar las reglas V/5 y 6 del Convenio SOLAS con una nueva regla V/6, y aprobó nuevas reglas para la gestión, el funcionamiento y la financiación de la Patrulla de Hielo del Atlántico Norte. Ambos textos se presentarán al Comité para su aprobación en su 72° período de sesiones. Las nuevas reglas deben aprobarse como instrumento separado y serán obligatorias con una enmienda de la regla V/6. Una vez aprobadas dispondrán que todos los gobiernos contratantes en el Convenio SOLAS deberán contribuir a la recuperación de los gastos operacionales y requerirán que cada gobierno contratante cuyos buques pasen por la región de los iceberg durante la temporada del hielo reembolse a los Estados Unidos la parte alícuota que le corresponde en los gastos de gestión y funcionamiento del servicio de patrulla de hielos (véase MSC 70/23/Add.2, anexo 19).

4. Reclamaciones marítimas

Embargo preventivo de buques

90. 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 UNCTAD de convocar una conferencia diplomática para examinar y aprobar un convenio sobre embargos preventivos de buques. La Conferencia Diplomática Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional sobre embargos preventivos de buques se celebró en Ginebra del 1° al 12 de marzo de 1999. El 12 de marzo de 1999 la Conferencia aprobó el texto del nuevo Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques (véase A/CONF.188/6).

91. El nuevo Convenio es el resultado de una revisión del Convenio Internacional de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima realizada conjuntamente por la UNCTAD y la OMI. Es aplicable a todo buque que se halle en la jurisdicción de cualquier Estado parte, ya sea que el buque enarbole el pabellón de un Estado parte o no. Sin embargo, no es aplicable a ningún buque de guerra, buque auxiliar naval u otros buques de propiedad de un Estado y utilizado, por el momento, sólo para el servicio gubernamental no comercial. El Convenio sobre el embargo preventivo define el embargo preventivo como “toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia u otro instrumento ejecutorio”. Las disposiciones del Convenio sobre el embargo preventivo abarcan prácticamente todos los gravámenes marítimos reconocidos por el Convenio internacional de 1993 sobre los privilegios marítimos y la hipoteca.

92. El Convenio sobre el embargo preventivo dispone que sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo y no respecto de ningún otro tipo de reclamación y sólo en virtud de una resolución de un tribunal. Con sujeción a lo dispuesto en el Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo. En ciertas condiciones el nuevo Convenio dispone además el reconocimiento y la ejecución de sentencias extranjeras. A diferencia del Convenio de 1952, el nuevo Convenio es aplicable a todos los buques, estén o no navegando y enarbolen o no el pabellón de un Estado parte. Con respecto a los buques que se hallen navegando es importante señalar a la atención de los Estados las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar relativas al paso inocente en el mar territorial y las normas aplicables a los buques mercantes y a los buques gubernamentales operados con fines comerciales, en particular las normas relativas a la jurisdicción civil con respecto a los buques extranjeros (artículo 28) que imponen ciertas limitaciones a las facultades para decretar el embargo preventivo. Según esas disposiciones el Estado ribereño no podrá decretar el embargo preventivo de un buque a los efectos de un procedimiento civil, salvo con respecto a las obligaciones o responsabilidades asumidas o en que hubiera incurrido el buque mismo en el curso del viaje a través de las aguas del Estado ribereño o a sus efectos. Esto sin perjuicio del derecho del Estado ribereño a decretar el embargo preventivo, a los efectos de cualquier juicio civil, de un buque extranjero que se halle en el mar territorial o que esté pasando por el mar territorial tras dejar las aguas internas.

93. El Convenio sobre el embargo preventivo está depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas y estará abierto para la firma en la Sede de las Naciones Unidas (Nueva York) del 1° de septiembre de 1999 hasta el 31 de agosto de 2000 inclusive. Entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan expresado su consentimiento a obligarse por él.

C. Aplicación

1. Aplicación por el Estado del pabellón

94. La aplicación efectiva por los Estados del pabellón de las obligaciones que han asumido en virtud de diversos

instrumentos relacionados con la seguridad de la navegación y la protección del medio marino de los buques ha sido una cuestión que ha recibido atención prioritaria en la OMI en los últimos años. El Código Internacional de Gestión de la Seguridad y la labor del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento constituyen importantes iniciativas para ayudar a los Estados del pabellón en el cumplimiento de sus obligaciones.

95. Pese a esas medidas hay todavía claras pruebas de la necesidad de mejorar el cumplimiento de los instrumentos de la OMI (véase, por ejemplo, la intervención inaugural del Secretario General de la OMI en el sexto período de sesiones del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento. Las estadísticas de control del Estado de puerto y el incentivo económico para que los armadores y empresarios de buques que no reúnan las normas no les den cumplimiento, según se observa en el estudio de la OCDE (véase A/51/645, párr. 96), demuestran claramente la necesidad de adoptar nuevas medidas. Se han planteado también en otros foros los problemas derivados de la aplicación deficiente por el Estado del pabellón. El Comité de Pesquerías de la FAO señaló recientemente a la atención de la OMI (MSC 71/10/1) los problemas del "cambio de pabellón de los buques pesqueros" y la inscripción de buques que, en su opinión, eran pertinentes a la aplicación por el Estado del pabellón de los Convenios de la OMI y los artículos 91 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véanse los párrafos 256 y 257 *infra*).

96. Además, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en el párrafo 35 a) de su decisión 7/1, invitó a la OMI a que, como cuestión urgente, formulara medidas obligatorias, en los casos en que los miembros de la OMI lo consideraran conveniente, para velar por que los buques de todos los Estados del pabellón cumplieran las normas internacionales de manera de poner plenamente en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en especial el artículo 91 (nacional de los buques), así como las disposiciones de otras Convenciones pertinentes; en ese contexto la Comisión destacó la importancia de mejorar el control efectivo del Estado de puerto (véase el párrafo 194).

97. El artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige que todos los Estados establezcan los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, la inscripción de buques en su territorio y el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques tienen la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Debe haber "una relación auténtica" entre el Estado y el buque. Dadas las obligaciones de los Estados del pabellón con arreglo a los artículos 94 y 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el requisito de una relación auténtica en el artículo 91, aunque no ha sido definida, implica que la relación debe ser de tal especie que permita al Estado del pabellón ejercer control efectivo sobre el buque y cumplir sus obligaciones en virtud de la Convención y de otros instrumentos.

98. Se ha observado anteriormente que la razón de que algunos Estados del pabellón no apliquen efectivamente las convenciones internacionales en que son partes es que no ejercen control sobre los buques que inscriben o a los que otorgan el derecho de enarbolar su pabellón. Sin embargo, precisamente esta falta de control hace que la inscripción de esos Estados del pabellón sea muy atractiva para los propietarios que no reúnen las normas y les permite obtener una ventaja respecto de sus competidores. Algunos Estados del pabellón están reaccionando ante este problema haciendo que resulte más fácil eliminar a esos buques de sus registros. Sin embargo, es improbable que se logre detener a esos buques ya que la inscripción con un pabellón diferente puede hacerse con un mínimo de formalidad. De hecho, es probable que se complique el problema, ya que la eliminación de esos buques de un registro ocurriría probablemente bajo la presión de posibles detenciones por el control del Estado de puerto y, por lo tanto, podría dar como resultado el abandono de marinos en puertos extranjeros (véase la presentación hecha por la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres al Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento en su séptimo período de sesiones, FSI 7/9). Ese Subcomité está considerando las consecuencias de la pérdida por un buque del derecho de enarbolar el pabellón de un Estado desde el punto de vista tanto del Estado del pabellón como del Estado de puerto (véase FSI 7/14, secc. 9).

99. Los armadores en general han demostrado una marcada preferencia por la inscripción de su tonelaje bajo pabellón extranjero. Esta demanda consiguiente se ha satisfecho con un aumento del número de Estados que ofrecen registros abiertos (véanse los párrafos 111 y 112). Queda en claro en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que la inscripción de un buque no constituye sólo una formalidad administrativa, sino que implica la asunción de responsabilidad por el Estado del pabellón en cuanto a velar por que el buque cumpla los instrumentos internacionales aplicables.

100. El formulario de autoevaluación del rendimiento del Estado del pabellón, que fue aprobado para su adopción por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1999, representa una importante medida reciente para ocuparse del proble-

ma de la aplicación inefectiva por el Estado del pabellón. El formulario establece un conjunto uniforme de criterios internos y externos que los Estados del pabellón pueden usar en forma voluntaria para obtener una idea clara de la forma en que funciona su administración marítima y hacer su propia evaluación de su rendimiento en tanto Estado del pabellón. Podrá determinar sus deficiencias y adoptar medidas positivas para obtener asistencia a fin de superarlas. El formulario podrá presentarse a la OMI cuando se hagan solicitudes de asistencia técnica, pero no debe considerarse un requisito previo para solicitarla.

101. El formulario se ocupa de cuestiones como pedir si la administración cuenta con la legislación, la infraestructura y los recursos humanos necesarios para aplicar y hacer cumplir los instrumentos internacionales de seguridad marítima y prevención de la contaminación. El proyecto de resolución de la Asamblea insta a los gobiernos miembros a usar el formulario de autoevaluación con el fin de determinar sus puntos débiles, si los hay, en el cumplimiento de su responsabilidad en tanto Estados del pabellón. Se invita a los gobiernos miembros a presentar un ejemplar de formularios llenos en forma voluntaria para permitir la preparación de una base de datos que ayudaría a la OMI en su intento por lograr la aplicación coherente y efectiva de los instrumentos de la OMI (véase MSC 71/23/Add.1, anexo 11).

102. El Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento inició su labor de elaboración de una lista de criterios para medir el rendimiento del Estado del pabellón y convino en proseguir el examen por medio de un grupo de correspondencia antes del próximo período de sesiones, previsto para enero del año 2000.

2. Control por el Estado del puerto

103. El control por el Estado del puerto significa por lo general el derecho de un Estado a ejercer jurisdicción sobre los buques que ingresan voluntariamente a sus puertos para cerciorarse del acatamiento de los requisitos de convenciones marítimas internacionales adoptadas por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general. El artículo 218 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar permite a un Estado del puerto iniciar procedimientos, si las pruebas lo justifican, contra un buque que se encuentre voluntariamente en sus puertos o en sus instalaciones terminales costa afuera y que haya efectuado descargas en la alta mar en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

104. Aunque la responsabilidad primordial del cumplimiento de las reglas y estándares corresponde al Estado del pabellón, se ha fomentado el control por el Estado del puerto como medio de complementar las deficiencias o la falta de voluntad del Estado del pabellón en cumplir sus obligaciones para con los buques que enarbolan su pabellón.

105. La OMI ha promovido ampliamente el control por el Estado del puerto, y a lo largo de los años ha alentado a los Estados a emprender la cooperación regional en pro del fomento del control por el Estado del puerto mediante la aprobación de memorandos de entendimiento en materia de control por el Estado del puerto en Europa, Asia y el Pacífico, América Latina y el Caribe, en el Mediterráneo, la región del Océano Índico y el África occidental. Este control desempeña un papel importante en la eliminación de los buques que no se ajustan a las normas.

106. El éxito que han logrado el concepto del control por el Estado del puerto en lo que respecta a garantizar el acatamiento por los buques de las normas y los estándares sobre medio ambiente y seguridad ha convencido a los Estados de aplicar el control por el Estado del puerto en la esfera de la conservación y la ordenación de los recursos marinos vivos. El Acuerdo sobre las poblaciones de peces de 1995 estipuló que “El Estado del puerto tendrá el derecho y el deber de adoptar medidas, con arreglo al derecho internacional, para fomentar la eficacia de las medidas subregionales, regionales y mundiales de conservación y ordenación”. Con arreglo a este enfoque, un Estado del puerto tendría derecho a inspeccionar todos los documentos pertinentes, los aparejos de pesca y la captura a bordo de los buques pesqueros, para cerciorarse de que estaban conformes con las medidas de conservación y ordenación establecidas por organizaciones y acuerdos subregionales y regionales de ordenación de la pesca. Dicho control puede incluir la prohibición del desembarco o el transbordo de capturas de buques pesqueros. Análogamente, un número cada vez mayor de organizaciones regionales de pesca con facultades reglamentarias han adoptado el control por el Estado del puerto para poner coto a la pesca descontrolada por buques pesqueros de Estados y entidades no miembros en las zonas comprendidas en sus convenciones (véase, por ejemplo, el párrafo 269).

107. La tendencia también ha recibido el apoyo de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su decisión 7/1, en la que subrayó “la importancia de que los Estados sigan desarrollando un control eficaz de los puertos”.

108. En la OMI el enfoque basado en el control por el Estado del puerto ha hallado aceptación como instrumento

eficaz que podría garantizar la observancia efectiva por los buques de las normas y los estándares establecidos en los convenios de la OMI. Gracias a dicho concepto, la OMI también ha podido facilitar la observancia por parte de los buques de varios reglamentos destinados a aplicar los convenios de la OMI en los planos mundial y regional.

109. Una de estas reglamentaciones guarda relación con la reciente aprobación por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI de varias enmiendas a la resolución A.787 (19) de 1995 sobre procedimientos para el control por el Estado del puerto con respecto a buques que deben cumplir con el Convenio SOLAS 74, el Convenio sobre líneas de carga, MARPOL 73/78, el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 y el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969[16]. Se considera que estos procedimientos son complementarios a las medidas nacionales que adopten las administraciones de los Estados del pabellón y tienen por objeto prestar asistencia a las administraciones de los Estados del pabellón en lo que se refiere a garantizar el cumplimiento de las disposiciones de los convenios en cuanto a la protección de la seguridad de los tripulantes, los pasajeros y los buques, y a asegurar la prevención de la contaminación. Las enmiendas a la resolución A.787 (19) tenían por objeto poner la resolución al día mediante el agregado o la modificación de algunas disposiciones del instrumento con miras a perfeccionar la ejecución de los procedimientos para el control por el Estado del puerto. Por ejemplo, a) se ha modificado la definición de detención para destacar especialmente el hecho de que la decisión de los funcionarios de supervisión del Estado del puerto de detener un buque no debe verse afectada por el posible efecto que tenga sobre "el horario normal de salida del buque" en cuestión; b) además de la inspección de los certificados y documentos ordinarios de un buque, la inspección de los certificados con arreglo al Convenio de arqueo de 1969 "se guiará por el apéndice 4A", que se refiere concretamente a directrices para la supervisión por el Estado del puerto con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de arqueo de 1969; c) las pruebas de que faltaban las bitácoras del buque, los manuales u otros documentos obligatorios a bordo o que no estaban conformes como motivo evidente para realizar inspecciones más detalladas se reemplazaron por la falta de "documentación que prescriben los Convenios y que se enumeran el apéndice 4 [lista de certificados y documentos]" de la resolución, o que no estaban conformes; d) cuando no se expide una orden de detención debido a que los motivos para una detención son el resultado de una avería por accidente, deben cumplirse las siguientes obligaciones: notificación al Estado del pabellón y la organización reconocida responsable de expedir el certificado pertinente, informe sobre las circunstancias del accidente a la autoridad del Estado del puerto antes de entrar en éste, inclusive las averías sufridas, e información sobre la notificación requerida por el Estado del pabellón, la adopción de las medidas correctivas pertinentes por el buque y la terminación de las reparaciones de las deficiencias de manera que sea satisfactoria para la autoridad del Estado del puerto; e) introducción de un derecho de apelación por la compañía naviera o su representante contra una detención dictada por una autoridad del Estado del puerto; f) la exigencia de que los graneleros y los petroleros se sometan al programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos, de MSC 71/10, anexo 3.conformidad con lo dispuesto en la regla XI/2 del Convenio SOLAS 74; g) en caso de duda respecto de que haya tenido lugar el reconocimiento, los funcionarios de supervisión deben recabar confirmación de la organización reconocida[17].

110. El Comité de Seguridad Marítima convino también en incluir en la resolución nuevas secciones relativas a la "suspensión de la inspección" en circunstancias excepcionales en que se determine que la condición general de un buque es notoriamente deficiente y "procedimientos para la rectificación de deficiencias y el levantamiento del embargo" de un buque, al igual que una nueva sección que incorporaba las Directrices para la supervisión por el Estado del puerto relativa al Código internacional de gestión de la seguridad. El Código, que pasó a ser obligatorio en 1994 mediante enmiendas al Convenio SOLAS 74, exige que las administraciones expidan un documento de cumplimiento a toda empresa naviera que satisfaga las normas estipuladas en el Código para la explotación de los buques sin peligro y para la lucha contra la contaminación. El proyecto de resolución de la Asamblea, incluidas las enmiendas a ésta, se presentaría para su aprobación al 21° período de sesiones de la Asamblea de la OMI que se ha de celebrar en noviembre de 1999.

111. Además, el 4 de junio de 1999 la OMI publicó una circular del Comité de Seguridad Marítima sobre orientación para funcionarios de supervisión del Estado del puerto con respecto a certificados de competencia conforme al Convenio Internacional sobre formación para la gente de mar (MSC/Circ.918), a raíz de informes de Estados miembros de que se estaba descubriendo un gran número de certificados de competencia fraudulentos durante inspecciones de supervisión por los Estados del puerto y solicitudes de reconocimiento de certificados. En la circular figuraban las aclaraciones necesarias para orientación de los funcionarios de supervisión con respecto a las

disposiciones de transición del Convenio internacional sobre formación de 1978 (véase también el párrafo 142).

Cooperación regional en materia de control por el Estado del puerto

112. Reconociendo que el régimen de control por el Estado del puerto sería más eficaz cuando se aplicase a escala regional, la mayoría de las regiones del mundo han concertado o están por concertar memorandos de entendimiento regionales sobre control por el Estado del puerto (véase A/53/456, párrs. 230 a 235). En años recientes, también ha habido importantes iniciativas en diversas regiones con miras a instaurar un enfoque armonizado a la ejecución eficaz de las disposiciones sobre control. El objetivo es el trabajo y la cooperación eficaz entre los Estados del puerto con arreglo a memorandos de entendimiento regionales a fin de crear a la larga una red mundial de control por los Estados del puerto que proscribiera los buques en malas condiciones que significasen amenazas para la seguridad de la navegación y la protección y preservación del medio marino[18].

113. En cuanto a las novedades relativas a los memorandos de entendimiento, el Comité de Control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento de París decidió en 1998 facilitar mejor acceso a la información sobre inspecciones y detenciones de buques. El primer paso fue la publicación de una lista de buques detenidos renovada mensualmente en el sitio Web del memorando de entendimiento de París, incluidos pormenores del propietario o explotador del buque. Cada Estado del pabellón en la lista recibió una carta de la secretaría del memorando de entendimiento de París en que le informaba de que sus buques estaban señalados para inspecciones prioritarias por un período de un año. En su 32ª reunión (Estocolmo, 10 a 13 de mayo de 1999), el Comité de Control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento de París[19], a fin de mejorar la transparencia, decidió poner más información a disposición del público mediante el Sistema Europeo de información sobre calidad del transporte naviero (EQUASIS), como parte del apoyo del memorando de entendimiento de París a la campaña mundial sobre transporte naviero de calidad. Para 2000, esta campaña incluiría, en el caso de detenciones, la publicación por el Comité de los datos relativos al desempeño de las sociedades de clasificación sobre la base de los criterios de evaluación del Comité de Control.

114. Con respecto a la documentación relativa a las calificaciones al igual que la capacitación de los oficiales y los tripulantes a bordo de todo tipo de buques, se han expedido instrucciones a los funcionarios de supervisión de los Estados del puerto para que usen de inmediato las nuevas directrices establecidas con arreglo a las enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre formación para la gente de mar de 1978 y verifiquen el cumplimiento del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), teniendo presente que el plazo final para la conversión al sistema era el 1° de febrero de 1999. Sin embargo, puesto que algunos Estados del pabellón habían expedido certificados de exención para sus buques en razón de no disponerse de equipo, dichas exenciones no se aceptarían en la región del memorando de entendimiento de París después del 1° de agosto de 1999. Además, el Comité convino en emprender otra campaña de inspección concentrada sobre cuestiones relativas al Código internacional de gestión de la seguridad a partir del 1° de julio de 2002, cuando todos los buques estarían obligados a acatar la disposiciones del Código, y, como parte del régimen de inspección de concentración se convino en que la sujeción de la carga sería tema de una campaña de inspección concentrada a partir de septiembre de 2000. En vista de la importancia del problema informático del año 2000, también se pediría a los funcionarios de supervisión del Estado del puerto que pidieran a los patrones de buques presentar pruebas de la preparación para enfrentar el problema informático del año 2000, incluida la capacidad de la tripulación para utilizar sistemas de apoyo.

115. En cuanto a la región de Asia y del Pacífico, el Comité de Control por el Estado del Puerto del memorando de entendimiento de Tokio se reunió en Cairns (Australia) del 26 al 29 de abril de 1999 en su séptimo período de sesiones, durante el cual aprobó la memoria anual de 1998 sobre control por el Estado del puerto para la región[20]. Según el informe, durante el período, las autoridades afiliadas al memorando de entendimiento de Tokio habían realizado un total de 14.545 inspecciones en buques matriculados en 104 Estados del pabellón. En comparación con un total de 24.266 buques extranjeros que actuaban en la región, la tasa de inspección se estimó en un 60%. Estas inspecciones dieron lugar a la detención de 1.061 buques matriculados en 62 Estados del pabellón.

116. El Comité de Control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento de Tokio aprobó también una enmienda al memorando a fin de incluir los Protocolos de 1988 del Convenio SOLAS y del Convenio sobre Líneas de Carga como instrumentos pertinentes para los miembros del memorando de entendimiento. La enmienda entraría en vigor el 3 de febrero de 2000, la misma fecha que la entrada en vigor de los dos Protocolos. Además, el Comité expresó su satisfacción por los resultados de la campaña de inspección concentrada de 1998 sobre cuestiones

relativas al Código internacional de gestión de la seguridad y decidieron llevar a cabo un estudio detallado del informe de la campaña a fin de determinar posibles nuevas medidas que se habrían de tomar con respecto a la aplicación del Código. Con objeto de facilitar la ejecución del SMSSM, el Comité decidió efectuar otra campaña de inspección concentrada relativa al SMSSM. A estos efectos, se facilitarían directrices a los funcionarios de supervisión del Estado del puerto y se prepararía una lista de comprobación que se utilizaría durante la campaña para velar por que se aplicase un criterio uniforme en la región. También se expedirían directrices para el control por el Estado del puerto en relación con el problema informático del año 2000.

117. En la región de América Latina y el Caribe, se celebró la quinta reunión del Comité del Acuerdo de América Latina sobre control por el Estado del puerto (Acuerdo de Viña del Mar) en La Habana del 23 al 25 de septiembre de 1998. Entre diversos temas, la cuestión más importante que se trató fue la observancia del Código de gestión de la seguridad. Se creó un grupo por correspondencia para elaborar procedimientos adecuados sobre el particular. También se entablaron debates sobre la revisión de la Guía de Inspectores que se anexa al Acuerdo y sobre el examen de los avances y la ejecución de la capacitación de los funcionarios de supervisión del Estado del puerto. El Comité aprobó también medidas complementarias para ocuparse de buques que no corregían a cabalidad deficiencias en los puertos de inspección[21].

118. En la región del Caribe, se celebró la tercera reunión de control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento del Caribe en Nassau (Bahamas) el 15 y 16 de octubre de 1998. Se realizó un proyecto de perfeccionamiento de los regímenes jurídicos y administrativos marítimos de los Estados miembros en apoyo a la ejecución de un sistema de control por el Estado del puerto en el Caribe y se presentó un informe preliminar a la reunión para su examen[22].

119. En su segunda reunión, celebrada en Estambul (Turquía) del 14 al 16 de octubre de 1998, las cuestiones más importantes analizadas por el Comité de Control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento del Mediterráneo fueron disposiciones administrativas para la ejecución del memorando de entendimiento, un plan de acción sobre la capacitación en las esferas del control por el Estado del puerto y responsabilidades del Estado del pabellón, al igual que la creación de un centro de información[23].

120. El memorando de entendimiento sobre control por el Estado del puerto del Océano Índico, al que se dio punto final en junio de 1998 (A/53/456, párrs. 230 y 231), ha establecido una secretaría provisional y un centro de información provisional en Goa (India) y en Pretoria (Sudáfrica), respectivamente. La primera reunión del Comité de Control por el Estado del puerto del memorando de entendimiento del Océano Índico se celebró a principios de 1999[24].

VI. Delincuencia en el mar

121. El concepto de seguridad marítima no sólo abarca la seguridad militar tradicional, sino también la seguridad de los recursos y el medio ambiente, al igual que la seguridad contra la delincuencia en el mar. Este acontecimiento reciente ha impuesto una mayor demanda sobre la capacidad de ejecución de los Estados y constituye un problema que la mayoría de los Estados, especialmente los Estados en desarrollo y los pequeños Estados insulares, no han podido enfrentar por sí solos.

122. Muchos Estados han concertado o están considerando la posibilidad de concertar acuerdos de cooperación marítima bilateral, multilateral y regional para la lucha contra los delitos en el mar y su represión. El alcance de estos acuerdos a menudo se amplía a fin de reflejar un enfoque más amplio y multidisciplinario a la seguridad marítima al disponer la creación de mecanismos de vigilancia mixtos con respecto, por ejemplo, a las actividades pesqueras o la vigilancia de la contaminación[25].

123. Las actividades delictivas en el mar pueden adoptar diversas formas y diferir en magnitud, variando desde actividades organizadas en gran escala, como el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas y la introducción clandestina de migrantes, hasta actos de vandalismo contra equipos oceanográficos perpetrados en particular por buques pesqueros — un problema puesto de relieve por la COI en su contribución al presente informe (véase el párrafo 550). Además, algunas actividades delictivas afectan predominantemente la seguridad marítima de un solo Estado, aunque también pueden tener un efecto transfronterizo, por ejemplo, la pesca ilegal, mientras que otros delitos tienen una dimensión predominantemente internacional, a menudo con la participación de grupos de la delincuencia organizada, y que afectan a todos los Estados. Los delitos contra el medio ambiente pueden quedar comprendidos en ambas categorías. Por ejemplo, en su decisión IV/12 sobre “Tráfico ilegal de desechos peligrosos y otros desechos”, adoptada en 1998, la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea reconoció que los incidentes de tráfico ilegal podían variar en magni-

tud desde, por ejemplo, falsificación de documentos hasta actividades organizadas de gran magnitud. En un reciente seminario regional sobre "Derecho penal y su administración en las convenciones internacionales sobre el medio ambiente", celebrado en Samoa del 22 al 26 de junio de 1998, se pusieron de relieve las dificultades a que se hacía frente en el enjuiciamiento de delitos ecológicos. En muchos casos los problemas ambientales no se han traducido en cuestiones jurídicas ni definido en leyes[26].

124. Uno de los objetivos que se ha fijado para sí misma la Organización Marítima Internacional para el próximo decenio es el de fomentar la intensificación de los esfuerzos por parte de los gobiernos y el sector para prevenir y reprimir aquellos actos ilícitos que amenazan la seguridad de los buques, la seguridad de las personas a bordo y el medio ambiente (en particular, el terrorismo en el mar, la piratería y el robo a mano armada contra los buques, el tráfico ilícito de estupefacientes, las migraciones ilegales por mar y los casos de embarque clandestino) (véase el proyecto de resolución de la Asamblea de la OMI en el documento C 82/26(c)/1).

125. La permanente expansión de la delincuencia organizada y su capacidad de infiltrarse en los sistemas financieros, económicos y políticos de los países en el mundo entero han hecho de la búsqueda de una respuesta preventiva una prioridad nacional, regional y mundial. En el plano mundial, se están emprendiendo considerables esfuerzos en la promoción de la cooperación internacional para la prevención de la delincuencia organizada transnacional y la lucha contra ésta mediante la elaboración de una convención contra la delincuencia organizada transnacional, al igual que otros tres protocolos que aborden la introducción clandestina de migrantes por tierra, mar y aire; el tráfico de mujeres y niños, y la fabricación ilícita y el tráfico de armas de fuego.

126. Desde su creación en virtud de la resolución 53/111 de la Asamblea General, de 9 de diciembre de 1998, el Comité Especial encargado de elaborar una convención contra la delincuencia organizada transnacional ya ha celebrado cuatro períodos de sesiones (el cuarto se celebró del 28 de junio al 9 de julio de 1999) y se le está exhortando a que concluya su labor el próximo año.

A. Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas

127. El contrabando de drogas ilícitas por mar es un problema de carácter mundial. A medida que los traficantes recurren cada vez más al transporte por mar como método de contrabando de drogas, muchos países están reconociendo la necesidad de afianzar su capacidad para luchar contra dicho tráfico. Se necesita capacitación en todas las esfera de la vigilancia marítima contra las drogas, entre ellas vigilancia de naves sospechosas, procedimientos para abordar, técnicas de registro e identificación de drogas. Además, hacen falta más medidas internacionales concertadas con miras al cumplimiento de los objetivos de la ejecución[27].

128. El marco jurídico que rige la cooperación internacional en la represión del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por mar está constituido por el artículo 108 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y, concretamente el artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988. Los objetivos del artículo 17 a su vez están reafirmados por otras disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, al igual que otras disposiciones de la Convención de 1988. En el Comentario recientemente publicado sobre la Convención de 1988 se observa que, si bien el artículo 17 se centra en facilitar la adquisición de jurisdicción de ejecución en relación con buques sospechosos, la eficacia global del sistema depende de que los Estados posean jurisdicción prescriptiva adecuada, que es la función del artículo 4. Además, las actividades en materia de cumplimiento de la ley en esta esfera no son sino un aspecto de la cuestión más amplia de la cooperación policíaca y aduanera para combatir y reprimir los delitos pertinentes. Por consiguiente, el artículo 17 debería examinarse en combinación, entre otros, con el artículo 9 (Otras formas de cooperación y capacitación)[28].

129. Fuera del comentario recientemente publicado sobre la Convención de 1988, que constituye un instrumento muy útil para aplicar las disposiciones de la Convención, el Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID) brindó en su contribución información sobre las medidas recientes que ha adoptado para facilitar la aplicación del artículo 17. El PNUFID está llevando a cabo un proyecto experimental sobre capacitación en vigilancia marítima contra las drogas y legislación modelo. La Comisión de Estupefacientes había subrayado la necesidad de programas de cursos de capacitación comunes uniformes destinados a fomentar un enfoque internacional coherente de la vigilancia marítima contra las drogas. Se ha dado punto final a la guía de capacitación en operaciones de vigilancia marítima contra las drogas del PNUFID preparada durante dicho proyecto experimental y se está imprimiendo, luego de haberse distribuido extensamente entre los Estados Miembros y ser

objeto de ensayos en éstos. Se prevé que la guía estará disponible para su distribución para fines de 1999. La guía se ocupa de requisitos operacionales, como la planificación y ejecución de registros en el mar, y también presenta una sinopsis de los requisitos del artículo 17 de la Convención de 1988 y las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que son aplicables a la vigilancia marítima contra las drogas[29]. En la guía también se explica cómo los países pueden mejorar la cooperación, por ejemplo, mediante el mantenimiento y el intercambio de información relativa al transporte marítimo.

130. El PNUFID también facilitó información sobre las medidas que ha adoptado complementarias del vigésimo período extraordinario de sesiones de la Asamblea General dedicado a la acción común para contrarrestar el problema mundial de las drogas, celebrado en Nueva York del 8 al 10 de junio de 1998 (véase A/53/456, párrs. 126 a 128). La Asamblea General había examinado el tráfico ilícito por mar en el contexto de medidas para promover la cooperación judicial y había formulado varias recomendaciones prácticas sobre medidas que los Estados deberían adoptar para cerciorarse de que se cumplía lo estipulado en la Convención de 1988, por ejemplo, mediante la revisión del derecho interno. En respuesta a esa recomendación, el PNUFID ha proyectado nuevas reuniones de grupos de expertos para preparar directrices legislativas que fomenten una mayor cooperación internacional contra el tráfico ilícito por mar. Además, los planes en marcha para vigilar la aplicación de las recomendaciones del vigésimo período extraordinario de sesiones incluirán también medidas para fomentar la cooperación judicial contra el tráfico ilícito por mar.

131. En septiembre de 1999 se convocó una pequeña reunión técnica de expertos sobre cuestiones jurídicas y prácticas relativas a la vigilancia marítima contra la droga a fin de determinar esferas en que leyes modelo, acuerdos, formularios y materiales de capacitación podrían ayudar a los Estados a aplicar a cabalidad las disposiciones del artículo 17. El resultado de la reunión se recogerá en un proyecto de guía para las autoridades nacionales competentes, que será revisado el año próximo por un grupo de trabajo.

B. Introducción clandestina de migrantes

132. La introducción clandestina de migrantes ha aumentado en el mundo entero en años recientes y es probable que la tendencia continúe en los próximos 10 años, puesto que la disparidad económica entre los Estados menos desarrollados y los Estados industrializados seguirá sirviendo de incentivo para la migración.

133. El problema se ha exacerbado en magnitud y gravedad en razón de la participación cada vez mayor de grupos de la delincuencia organizada. Se calcula que la introducción clandestina de migrantes genera entre 5.000 y 7.000 millones de dólares de los EE.UU. por año, y muchos grupos de delincuentes han trasladado sus conocimientos, instalaciones y redes para el contrabando de drogas y otras mercaderías a este mercado sobremanera rentable. A las víctimas de esta actividad clandestina se las considera a menudo participantes en una transacción delictiva. En realidad, frecuentemente resultan víctimas en un sentido económico o físico o en otras formas. Se los suele engañar respecto de su país de destino y a veces se los obliga a dedicarse a actividades delictivas en el país de destino a fin de reembolsar los gastos efectuados. La introducción clandestina de migrantes trastorna las políticas establecidas de inmigración de los países de destino y con frecuencia entraña violaciones de los derechos humanos[30].

134. En el informe del año pasado se destacó la práctica actual de los delincuentes de utilizar buques, muchos de los cuales son buques pesqueros acondicionados, que ni siquiera satisfacen las normas mínimas de seguridad y ciertamente no cuentan con licencia ni están debidamente dotados para transportar pasajeros en viajes internacionales. Muchos de estos buques carecen de nacionalidad (A/53/456, párr. 135). Se recomienda a los Estados que revisen su legislación interna para cerciorarse de que puedan tomar medidas de ejecución contra esos buques. Durante el examen del tema del programa titulado “Los océanos y el derecho del mar” en el quincuagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General, muchas delegaciones expresaron su preocupación por el número cada vez mayor de casos de introducción clandestina de migrantes por mar.

135. La OMI y la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal han subrayado la necesidad urgente de un instrumento mundial que sirva de marco jurídico para la cooperación internacional en la represión de esta actividad delictiva en el mar y la lucha contra ésta; la Comisión ha pedido al Comité Especial encargado de elaborar una convención contra la delincuencia organizada transnacional que complemente la convención contra la delincuencia organizada transnacional propuesta (véanse los párrafos 212 y 213) con un protocolo contra la introducción clandestina de migrantes.

136. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su 70° período de sesiones, celebrado en diciembre de 1998,

aprobó una circular (MSC/Circ.896) en que hacía recomendaciones a los gobiernos sobre qué medidas provisionales podían adoptar para combatir prácticas peligrosas asociadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, en espera de la entrada en vigor de la convención y del protocolo mencionados anteriormente. Las medidas provisionales tienen por objeto complementar la labor del Comité Especial y se señalaron a la atención de ese Comité como contribución de la OMI a su labor (véase también A/53/456, párrs. 140 a 142).

137. El objetivo de la circular de la OMI es fomentar la conciencia y la cooperación entre los gobiernos de modo que puedan enfrentar con mayor eficacia las prácticas peligrosas asociadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar que tienen una dimensión internacional. A los efectos de la circular se definen las prácticas peligrosas como cualesquiera prácticas que entrañen explotar un buque que: 1) evidentemente se halla en condiciones que violan los principios fundamentales de la seguridad en el mar, en particular los del Convenio SOLAS, o 2) no está debidamente tripulado, dotado ni licenciado para transportar pasajeros en viajes internacionales y, por tal razón, constituye un grave peligro para la vida o la salud de las personas a bordo, incluidas las condiciones de embarque y desembarque.

138. En la circular se formulan varias recomendaciones de medidas que pueden adoptar los Estados para eliminar prácticas peligrosas asociadas con el tráfico o transporte de migrantes por mar, entre ellas la garantía del cumplimiento del Convenio SOLAS; la reunión y difusión de información sobre buques que, según se cree, se dedican a prácticas peligrosas de esa índole; la adopción de medidas adecuadas contra capitanes, oficiales y tripulantes dedicados a prácticas peligrosas, y el impedir que cualquiera de dichos buques, de hallarse en el puerto, se haga a la mar. Otras medidas provisionales recomendadas en la circular se basan en las disposiciones del artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de 1988; incluyen por ejemplo, la cooperación en el plano mundial, la concertación de acuerdos bilaterales y regionales para facilitar la cooperación y disposiciones para la interdicción de buques sospechosos en el mar.

139. En la circular se dispone que las medidas que se tomen, adopten o apliquen en cumplimiento de la circular para reprimir prácticas peligrosas asociadas con el tráfico o el transporte de migrantes por mar deben estar de conformidad con el derecho marítimo internacional y todos los instrumentos internacionales pertinentes generalmente aceptados, como la Convención de 1951 sobre el Estatuto de los Refugiados de las Naciones Unidas y su Protocolo de 1967. Dichas medidas también deben estar de conformidad con el derecho internacional relativo a la jurisdicción del Estado del pabellón y los derechos y obligaciones del Estado ribereño.

140. Se recuerda a los Estados que, independientemente de si deciden aplicar o no las medidas provisionales, tienen el deber de prestar auxilio a las personas que se hallen en peligro en el mar. Esta obligación, de la que también se hace mención en la circular, está consagrada en la tradición y asimismo en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y la regla V/10 del Convenio SOLAS. Además, los Estados deben velar por que las medidas que adopten no socaven el derecho internacional sobre los derechos humanos.

141. La circular de la OMI se transmitió posteriormente al Comité Especial en su primer período de sesiones, celebrado en enero de 1999 que, durante su examen de un proyecto de protocolo contra la introducción clandestina de migrantes, inclusive por mar, basado en una propuesta presentada por Austria e Italia que contenía un proyecto de elementos para un instrumento jurídico internacional contra la introducción clandestina de migrantes ilegales (A/AC.254/4/Add.1), convino en principio que las disposiciones pertinentes de la circular de la OMI deberían incorporarse en la medida de lo posible en la sección del protocolo que correspondiera.

142. La Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, en una nota oficiosa que presentó al Comité Especial en su cuarto período de sesiones (junio y julio de 1999), señaló a la atención del Comité la necesidad de reforzar aún más ciertos aspectos del proyecto de protocolo de manera coherente con los instrumentos de derechos humanos.

143. En el proyecto de protocolo revisado contra el tráfico de migrantes por tierra, mar y aire (A/AC.254/4/Add.1/Rev.1), que tuvo ante sí el Comité Especial en su cuarto período de sesiones, se incorporaron las observaciones formuladas en el primer período de sesiones. Las disposiciones del proyecto de artículo 7 (Medidas contra la introducción clandestina de migrantes por mar) en la sección II del proyecto de protocolo (Introducción clandestina de migrantes por mar) se derivaron de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas de las Naciones Unidas de 1988 y la circular MSC/Circ.896 de la OMI. El proyecto de artículo 7 no se pudo debatir debido a limitaciones de tiempo. Se proyectan otros períodos de sesiones del Comité a fines de 1999 y en 2000.

C. Piratería y robo a mano armada

144. La OMI proporcionó información sobre el número total de incidentes de piratería y robo a mano armada que se comunicaron a la organización desde que comenzó a reunir estadísticas sobre estos actos ilícitos en 1984; para fines de abril de 1999 habían sumado 1.455. Aunque el número de dichos incidentes había disminuido en 1998 en un 17% en comparación con el de 1997, según se contó, 51 tripulantes habían resultado muertos y otros 31 habían resultado heridos en 1998. Las mismas zonas que antes fueron las más afectadas por piratas y asaltantes armados: el Lejano Oriente, en particular el Mar de la China Meridional y el Estrecho de Malaca; América Latina y el Caribe, el Océano Índico y África occidental y oriental. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su 71° período de sesiones, celebrado en mayo de 1999, aunque recibió con satisfacción como un dato alentador la disminución antes mencionada de los ataques de piratas notificados, observó con particular preocupación el hecho de que hubiera aumentado el grado de violencia experimentado y, por lo tanto, invitó una vez más a los gobiernos y al sector a que intensificasen sus esfuerzos para erradicar esos actos ilícitos (MSC 71/23, secc. 15).

145. En el primer semestre de 1999 se comunicaron 115 incidentes de piratería y robo a mano armada a la Oficina Marítima Internacional de la Cámara Naviera Internacional. Los informes indican una leve disminución del número de incidentes en ciertas regiones, mientras que otras registraron un notable aumento, muy en particular Indonesia — 36 incidentes en el primer semestre de 1999, 15 más que durante el mismo período del año pasado; el Estrecho de Singapur — 13 incidentes, en comparación con ningún incidente durante los últimos dos años; y Nigeria — siete incidentes, que se comunicó que habían sido especialmente violentos — en comparación con un incidente para el mismo período del año pasado[31]. La mayoría de los ataques se produjeron en aguas territoriales, inclusive en estrechos utilizados para la navegación internacional, y en zonas portuarias.

146. Los informes al Comité de Seguridad Marítima demuestran que ha habido un aumento del número de incidentes en que el único objetivo del ataque era robarse el buque a fin de utilizarlo, por ejemplo, para cometer fraude con cargamentos[32]. También se han puesto de relieve los aspectos relacionados con las drogas de algunos de los ataques a buques en puertos[33].

147. La comunidad internacional ha expresado su profunda preocupación por el grave peligro para la vida y los riesgos para la navegación y el medio ambiente que pueden suscitar dichos actos de piratería y robo a mano armada. La Asamblea General, en su resolución 53/32 sobre “Los océanos y el derecho del mar”, instó a todos los Estados, en particular a los Estados ribereños de las regiones afectadas, a adoptar todas las medidas necesarias y convenientes para evitar y combatir los incidentes de piratería y robo a mano armada en el mar e investigar esos incidentes cuando ocurrieran o cooperar en su investigación y llevar ante la justicia a los presuntos responsables, conforme al derecho internacional. La Asamblea instó a los Estados a cooperar plenamente con la OMI para combatir la piratería y los robos a mano armada de buques, incluso presentándole denuncias al respecto.

148. En octubre de 1998, la OMI envió dos misiones de expertos a los países más afectados: una a Filipinas, Malasia e Indonesia, y otra al Brasil. Las misiones fueron luego complementadas con dos seminarios y cursillos regionales: uno para la región del Asia sudoriental (Singapur, 3 a 5 de febrero de 1999), y el otro para la región de América Latina y el Caribe (Brasilia, octubre de 1998). Se tienen programados otros seminarios y cursillos para la región del África occidental (Nigeria, 6 a 8 de octubre de 1999) y para la región del Océano Índico.

149. Algunos de los problemas principales determinados durante las misiones de expertos y los seminarios y cursillos regionales celebrados hasta el momento fueron: la situación económica imperante actualmente en las regiones en cuestión; ciertas limitaciones de recursos para los organismos encargados de hacer cumplir la ley; falta de comunicación y cooperación entre los diversos organismos interesados; el tiempo de respuesta después de que un buque afectado ha denunciado un incidente al Estado ribereño interesado; problemas generales de la notificación por los buques; investigación oportuna y adecuada de los incidentes denunciados; el enjuiciamiento de los piratas y los asaltantes a mano armada luego de ser detenidos, y la falta de cooperación regional.

150. En los seminarios de Singapur y Brasilia se propuso la elaboración de un código internacional para la investigación de actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra buques en que se recomendara un castigo adecuado para los delitos de piratería y robos a mano armada; y también se prepararon enmiendas a dos circulares de la OMI: MSC/Circ.622 sobre “Recomendaciones a los gobiernos para combatir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques”, y MSC/Circ.623, sobre “Directrices para armadores y

operadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques". El Comité de Seguridad Marítima en su 71° período de sesiones expresó su apoyo a la elaboración de un código (MSC 71/23, párrs.15.20 y 15.21) y aprobó con modificaciones las enmiendas propuestas a las dos circulares.

151. La circular revisada MSC/Circ.622/Rev.1 incluye varias nuevas recomendaciones a los gobiernos, por ejemplo: a) establecer su jurisdicción sobre los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados en el mar, inclusive modificando su legislación, de ser necesario, para permitir el arresto y el enjuiciamiento de los delincuentes; b) adoptar un sistema de mando de incidentes e incorporar en éste los mecanismos existentes para enfrentar otros problemas de seguridad marítima, por ejemplo, contrabando, tráfico de drogas y terrorismo a fin de permitir el uso eficiente de recursos limitados; c) establecer acuerdos de cooperación con Estados vecinos que tengan fronteras comunes en regiones amenazadas por la piratería y el robo a mano armada para disponer, entre otras cosas, la coordinación de las actividades de patrullaje; y más tarde concertar un acuerdo regional con esos Estados para facilitar la respuesta coordinada en el plano táctico y el operacional, por ejemplo, mediante la creación de un sistema de mando de incidentes regional; y mediante la incorporación de disposiciones concretas en los acuerdos existentes, ya sean bilaterales o regionales, que permitan la extensión de la persecución al mar territorial de otros Estados vecinos. Se adjunta a la circular revisada un ejemplo de un acuerdo regional.

152. Los informes nacionales presentados en el seminario de Singapur indicaron que algunos Estados ribereños no estaban dispuestos a arrestar y juzgar en casos de piratería en alta mar debido a que no contaban con disposiciones para hacerlo en su legislación nacional (MSC 71/15/4). En el 71° período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, Venezuela, en su presentación (MSC 71/15/6), señaló que los delincuentes se estaban beneficiando de la confusión legal que se presentaba entre actos de piratería — un término claramente definido en el derecho internacional — y el robo a mano armada, un término para el cual no existe una definición legal, y que se ha introducido para comprender actos ilícitos que ocurren dentro de la jurisdicción de un Estado ribereño. Por consiguiente, Venezuela propuso que el modelo del anexo a los informes sobre actos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques presentados a la OMI se modificara de manera que se pudieran diferenciar claramente los "actos de piratería" de los de "robos a mano armada". El Comité convino en que la definición de piratería que daba la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar se incluyera en una nota al pie de página en futuras circulares de la OMI (MSC 71/23, párr. 15.19). En el proyecto de acuerdo regional adjunto a la circular MSC/Circ.622/Rev.1 de la OMI (véase el párrafo 238) se define que se entiende por piratería los actos así definidos en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. A este respecto, cabe señalar que un Grupo de Trabajo mixto internacional, creado por el Comité Maritime International, está ocupándose del problema de la falta de uniformidad en las legislaciones nacionales sobre piratería y violencia marítima.

D. Polizones

153. En la OMI se expresó recientemente preocupación por el presunto aumento del número de incidentes relacionados con polizones. Se habían notificado muchos casos en que los polizones habían pasado un lapso considerable a bordo hasta que pudieron desembarcar, y en algunos otros casos los polizones habían superado en número a los tripulantes. En vista de los posibles peligros a los que se enfrentan las tripulaciones, el considerable riesgo que enfrentan los polizones, las dificultades con que han tropezado los capitanes y los propietarios de los buques al desembarcar polizones de buques para dejarlos bajo la custodia de las autoridades competentes, y las posibilidades de perturbación del tráfico marítimo, esta situación se consideró inaceptable[34].

154. Habida cuenta de las inquietudes expresadas y como complemento de las Directrices sobre la asignación de responsabilidades para tratar de resolver con éxito los casos de polizonaje de 1997 (resolución A.871 (20) de la Asamblea de la OMI; véase A/53/456, párrs. 154 a 157)), el Comité de Facilitación, en su 26° período de sesiones celebrado en septiembre de 1998, aprobó una circular (FAL.2/Circ.50) en que pedía a los Estados miembros y al sector que brindaran información sobre incidentes de polizonaje, inclusive el número y la nacionalidad de los polizones. También se pedía información sobre la experiencia de los gobiernos y el sector en la aplicación de las directrices.

155. Entre la información brindada en respuesta a la circular del Comité de Facilitación se incluía un informe del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) que facilitaba información sobre 62 incidentes de embarque de polizones comunicados al Consejo entre 1992 y mayo de 1999 (sólo en el período comprendido entre 1998 y mayo

de 1999 habían ocurrido 48 incidentes). El informe indicaba que en los 62 incidentes habían participado 193 polizones; el número más elevado en un solo incidente fue de 31. Entre los 44 incidentes en que los polizones permanecieron en los buques por períodos mayores de un día, la estadía media a bordo fue de 29 días. El período más largo que se había comunicado de permanencia de polizones a bordo de un buque fue de 319 días (FAL 27/INF.9). Hong Kong (China) informó de 13 casos que habían llegado a su conocimiento en los últimos siete meses (FAL 27/INF.4). Dinamarca estimaba que en los últimos cinco años habían ocurrido aproximadamente 150 incidentes que habían afectado a buques mercantes de pabellón danés (FAL 26/10/3, párr. 8). Noruega facilitó información sobre su experiencia en la aplicación de las directrices (FAL 27/10/1).

156. El Comité de Facilitación había de examinar esos informes en su 27° período de sesiones, que se había de celebrar en septiembre de 1999. Había convenido en el período de sesiones anterior que, a la luz de la información pertinente que se recibiera, examinaría la posibilidad de adoptar medidas, incluida la elaboración de un instrumento vinculante pertinente, según fuese necesario (FAL 26/19, párrs. 10.8 y 10.9). La Cámara Naviera Internacional había propuesto que se incorporaran las Directrices de 1997 en el Convenio de Facilitación del tráfico marítimo internacional (véanse FAL 26/10/2, FAL 26/INF.8 y FAL 27/10, en que figuraban propuestas de enmiendas al Convenio de Facilitación).

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

157. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se redactó con tres objetivos fundamentales: velar por la paz y la seguridad en los océanos del mundo, promover el uso equitativo y eficiente de sus recursos y fomentar la protección y la preservación del medio marino. De esta manera el uso económico y ecológicamente sostenible de los océanos y sus recursos forma parte de la aplicación efectiva de la Convención. La presente sección del informe se ocupa de la evolución de los acontecimientos en el último año.

158. El valor de los océanos para la humanidad tiene diversas dimensiones: políticas, sociales, económicas, ecológicas y culturales. Si bien hay problemas insuperables en la cuantificación de los océanos en todas esas dimensiones, puede obtenerse una indicación aproximada de la importancia de los océanos en términos económicos por el valor monetario de los bienes y servicios suministrados por los océanos y sus recursos. Incluso en este caso la tarea se ve obstaculizada por dificultades enormes, una de las cuales es imputable a problemas metodológicos y falta de datos. No obstante se han hecho varios intentos por cuantificar el valor monetario de la contribución de las industrias marinas al total mundial del producto interno bruto. Entre las industrias marinas se incluyen las pesquerías marinas, la minería, las industrias de energía no convencional, la producción de agua dulce, los servicios costeros, los servicios ambientales, el comercio marítimo, el turismo relacionado con los océanos, las telecomunicaciones submarinas y los cables de fibra óptica, la seguridad del salvataje, la defensa naval, la educación, la capacitación y la investigación relacionadas con los océanos.

159. Como ejemplo, un informe de 1998 preparado por la Comisión Mundial Independiente de los Océanos afirma que un estudio reciente sugiere que el total de las industrias marinas a cuyo respecto se dispone de datos asciende aproximadamente a 1 billón de dólares de los EE.UU. de un PIB total mundial de 23 billones de dólares de los EE.UU.[35]. Con todos los condicionamientos y variaciones, lo que estas estimaciones demuestran es que la importancia económica de los océanos es inmensa.

160. Si bien lo anterior se centra en los bienes y servicios producidos en los océanos y sus recursos, el interés reciente en evaluar la importancia económica de los servicios ecológicos prestados por los diversos ecosistemas de la tierra han estimulado interesantes intentos por calcular el valor monetario de esos servicios. Entre esos servicios se incluyen la regulación del gas (por ejemplo, el equilibrio entre dióxido de carbono y oxígeno, la mantención del ozono para la protección contra la radiación ultravioleta) la regulación del clima, la regulación de los disturbios (protección contra las tormentas, control de las inundaciones), el ciclo de abastecimiento de agua de los nutrientes, la eliminación de desechos, la producción de alimentos y la oferta de materias primas. Según uno de esos estudios el valor de los servicios ecológicos de los ecosistemas marinos y costeros asciende a 21 billones de dólares de los EE.UU. en comparación con 12 billones de dólares de los EE.UU. correspondientes a los ecosistemas de base terrestre[36]. Esas estimaciones están sujetas a gran variabilidad, desde luego; por ejemplo, otro estudio calcula los servicios ecológicos de los ecosistemas marinos y costeros en no más de 3 billones de dólares de los EE.UU.[37]. No obstante, pese a las limitaciones y variaciones, lo que esas estimaciones

demuestran es que la importancia ecológica de los océanos es inmensa.

161. En el último año se expresó una vez más grave preocupación no sólo con respecto a la sostenibilidad de los valores económico y ecológico de los océanos, sino además con respecto a la asignación de ese tipo de valores entre los países del mundo. Esto resultó particularmente evidente en las deliberaciones de la Conferencia Sudafricana sobre la Cooperación para el Desarrollo y la Protección del Medio Costero y Marino en el África Subsahariana (ciudad del Cabo, 30 de noviembre a 4 de diciembre de 1998), organizada por la Comisión Consultiva sobre la Protección del Mar, el PNUMA y el Gobierno de Sudáfrica como seguimiento de la Conferencia Panafricana sobre la Ordenación Costera Sostenible Integrada (Maputo, 18 a 25 de julio de 1998), en que se hizo hincapié en las cuestiones relativas al agotamiento de los recursos biológicos marinos por las flotas pesqueras extranjeras.

A. Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

1. Pesquerías marinas

a) Examen mundial de las pesquerías marinas

162. Además de las cuestiones de la sobrepesca y la captura incidental, que se trataron en informes anteriores del Secretario General (véase A/52/487, párr. 191; A/53/456, párrs. 261 a 264), se considera que uno de los problemas más graves que afectan actualmente a las pesquerías del mundo es la prevalencia de la pesca ilícita, no regulada y no declarada en alta mar en contravención de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las organizaciones y los acuerdos subregionales y regionales de ordenación de pesquerías. Suelen realizar esa pesca ilícita, no regulada y no declarada buques pesqueros de Estados o entidades que no son miembros de organizaciones o acuerdos de pesquerías y no se consideran obligados por las restricciones impuestas por esas organizaciones y acuerdos. Suelen realizar ese tipo de pesca buques anteriormente registrados en un Estado miembro de organizaciones o acuerdos regionales de pesquería, pero que posteriormente se registraron en un Estado no miembro (cambio de pabellón por conveniencia) a fin de evitar el cumplimiento de medidas de conservación y ordenación. Ese tipo de situación tiene consecuencias de largo alcance para la ordenación de pesquerías en el largo plazo y sostenible, ya que es probable que no se logren los objetivos de ordenación de las organizaciones y acuerdos en cuestión, con consecuencias tanto respecto de los beneficios de corto plazo como de los de largo plazo, y en algunos casos extremos puede provocar el colapso de una pesquería o afectar gravemente los intentos de reposición de las poblaciones de peces[38]. Ese tipo de pesca plantea además algunas cuestiones fundamentales relacionadas con normas y principios bien establecidos de derecho internacional relativos a la libertad de pesca en alta mar sujeta a condiciones, la jurisdicción exclusiva de un Estado del pabellón sobre los buques que enarbolan su pabellón en alta mar, las normas relativas a los tratados y los terceros Estados, y la obligación de cooperar en la conservación y ordenación de los recursos marinos vivos de alta mar.

163. El fenómeno de la pesca ilícita, no regulada y no declarada ha sido objeto de informes en diversas regiones incluidas en organizaciones o acuerdos subregionales y regionales de ordenación de pesquerías[39]. Se ha observado a este respecto que en 1996 se capturaron en forma ilícita más de 100.000 toneladas de australomerluza negra en la zona de la Convención de la Comisión para la conservación de los recursos marinos vivos del Antártico, en comparación con una captura permisible de unas 13.000 toneladas (véase A/53/456, párr. 288) y que se capturaron unas 42.000 toneladas de australomerluza en 1997–1998, es decir, alrededor del 45% más del nivel lícito de captura para ese período[40]. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA) ha reconocido también que en 1998 un gran número de buques de palangre en gran escala estaban capturando especies regidas por la CICAA en la zona de la Convención sin dar cuenta de sus capturas a la Comisión ni respetando las medidas de conservación y ordenación de la CICAA[41]. Asimismo, el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) ha indicado también que las actividades de los buques que pescaban bajo pabellón de conveniencia en la región del Mediterráneo lo habían obligado a formular un plan de control para ocuparse de este asunto[42]. Además los Estados partes en la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional han informado también que Estados no partes realizan pesca ilícita, no regulada y no declarada de salmón en alta mar con redes a la deriva en la zona de la Convención[43]. Además, tanto la Comisión del Atún para el Océano Índico como la Comisión sobre la Conservación del Atún del Sur han expresado preocupación por las actividades de buques que enarbolan pabellón de conveniencia y el pabellón de Estados no miembros en las zonas de su respectiva competencia[44]. Sobre la base de datos del Lloyd's Register of Shipping, la FAO ha estimado que el 5% de los buques pesqueros de 100 a 150 toneladas de registro brutos estaban inscritos en registros abiertos, lo que aumentaba al 14% respecto de los buques pesqueros de más de 4.000 toneladas de registro bruto[45]. Además, una

recopilación de barcos de palangre dedicados a la pesca de atún suministrada en 1998 por el organismo de pesca del Japón calculaba el número de estos buques en 238[46].

164. Asimismo se ha informado de actividades pesqueras ilícitas, no reguladas y no declaradas en zonas sometidas a la jurisdicción nacional de Estados ribereños, en particular de Estados ribereños en desarrollo, en violación de su derecho soberano a conservar y ordenar los recursos marinos vivos en esas zonas de conformidad con los artículos 56, 61 y 62 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se estima que esas actividades tienen efectos negativos sobre el desarrollo sostenible y la conservación de los recursos pesqueros, la economía y la seguridad alimentaria de esos países. La gravedad de la situación impulsó a la Asamblea General de las Naciones Unidas a aprobar la resolución 49/116, de 19 de diciembre de 1994, en la que se instó a los Estados a que adoptaran medidas para velar por que ningún buque pesquero con derecho a enarbolar su pabellón nacional pescara en las zonas sometidas a la jurisdicción nacional de otros Estados a menos que hubieran sido debidamente autorizados por las autoridades competentes del Estado ribereño o los Estados ribereños interesados, y por que esas operaciones pesqueras se realizaran de conformidad con las condiciones fijadas en la autorización.

165. Además, la pesca ilícita no registrada y no declarada puede haber exacerbado el problema de la captura desechada y la captura incidental, incluso la captura incidental de aves marinas durante las operaciones de pesca, en vista de que los buques que realizan ese tipo de actividades probablemente usarían prácticas pesqueras insostenibles y equipo de pesca no selectivo, con lo que provocarían efectos negativos más graves sobre las especies cuya pesca no pretendían y sobre la diversidad biológica marina que los buques pesqueros que realizan sus actividades en forma lícita. Se ha informado de que en 1998 los buques pesqueros ilícitos, no regulados y no declarados fueron responsables de la muerte de entre 50.000 y 89.000 aves marinas en la zona de la Convención de la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico en comparación con 1.562 muertes atribuidas a las actividades pesqueras realizadas lícitamente[47]. Se ha informado también que la pérdida deliberada de equipo por la pesca no reglamentada con el objeto de evitar ser visto o las inspecciones ha contribuido a una mayor mortalidad de las existencias de peces, pájaros marinos y poblaciones de mamíferos marinos[48].

166. De hecho la pesca ilícita, no regulada y no declarada, que consiste en operaciones pesqueras realizadas fuera de los sistemas convenidos de conservación y ordenación, así como de los sistemas de recolección de datos, al dejar de suministrar datos fundamentales a las organizaciones encargadas de la ordenación de la pesca pueden estar menoscabando la calidad de los datos lograda por los miembros de las organizaciones y acuerdos regionales de pesca que permite hacer una estimación de los parámetros fundamentales de la pesca, como la captura desechada y la mortalidad de especies no pescadas[49]. Además en la pesca ilícita, no regulada y no declarada de ese tipo, más interesada en el rendimiento económico inmediato que en el uso sostenible y la seguridad alimentaria a largo plazo, los pescadores con frecuencia desechan componentes no deseados de su captura si consideran que el precio neto esperado, es decir, el precio real menos los gastos de descarga, serían negativos, y si los gastos consiguientes de descarga serían superiores a los del descarte[50].

167. Se cree que el régimen de libertad de pesca en la alta mar[51], la falta de control del Estado del pabellón sobre las actividades de los buques de pesca que enarbolan su pabellón en alta mar y la existencia de un exceso de capacidad en la industria pesquera han desempeñado un papel significativo en el deterioro del fenómeno de la pesca ilícita, no regulada y no declarada. Se complican esos problemas con la capacidad de un buque pesquero de cambiar el pabellón por el de un Estado de conveniencia con el que con frecuencia no tiene ningún vínculo real, a fin de eludir las medidas de conservación y ordenación convenidas en el plano internacional respecto de la alta mar que su propio Estado del pabellón habría aplicado si no hubiera hecho lo anteriormente indicado. No obstante, se reconoce que, de conformidad con el artículo 91 de la Convención, todos los Estados pueden establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Además en el artículo 94 de la Convención se especifican las cuestiones administrativas, técnicas y sociales a cuyo respecto se requiere que un Estado del pabellón ejerza de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón.

168. Aunque en la Convención sobre el Derecho del Mar se dispone que ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque que enarbola su pabellón, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar ha señalado que nada de lo dispuesto en el artículo 94 permite a un Estado que descubra pruebas que indiquen la ausencia de jurisdicción y control apropiados por un Estado del pabellón respecto de un buque negarse a reconocer el derecho de ese buque a enarbolar el pabellón de ese Estado (*Causa sobre el buque Saiga (No.2), San Vicente y las Granadinas contra*

Guinea, 1999, párr. 82). El Tribunal subrayó que el propósito de las disposiciones de la Convención acerca de la necesidad de una relación auténtica entre un buque y su Estado del pabellón es velar por una aplicación más efectiva de las obligaciones del Estado del pabellón y no establecer criterios en referencia con los cuales la validez de la inscripción de los buques en un Estado de pabellón pueda ser controvertida por otros Estados (ibíd., párr. 83). A este respecto en la Convención sobre el Derecho del Mar se especifica que en los casos en que un Estado tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque su único recurso consiste en comunicar los hechos al Estado del pabellón, que tendrá entonces la obligación de investigar el caso y, de ser procedente, tomar todas las medidas necesarias para corregir la situación[52].

169. En vista de la gravedad del problema de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, con sus posibles efectos negativos sobre medidas iniciadas recientemente para controlar la capacidad excesiva y la sobrepesca (véase el párrafo 258), se han adoptado varias iniciativas en el plano internacional para hacer frente a esas actividades pesqueras. En primer lugar, el Comité de Pesca de la FAO, en su 23º período de sesiones, celebrado en Roma del 15 al 19 de febrero de 1999, hizo un llamamiento urgente a los Estados que no hubieran ratificado todavía el Acuerdo para promover el cumplimiento a fin de que consideraran la posibilidad de hacerlo lo antes posible y, en tanto entraba en vigor el Acuerdo, sugirió que la FAO podría considerar la posibilidad de adoptar medidas adicionales para ocuparse de la cuestión de la pesca ilícita, no regulada y no declarada[53]. A este respecto se sugirió que la cooperación entre los órganos regionales contra los buques que enarbolaran "pabellones de conveniencia" sería una medida positiva, incluso mediante la recopilación de listas de buques que enarbolaran "pabellones de conveniencia" en zonas de su competencia[54]. En segundo lugar, el Comité de Pesca observó que las cuestiones relacionadas con el cambio de pabellón y el registro del buque serían uno de los temas que se examinarían en la próxima reunión del Subcomité de Implantación del Estado de Abanderamiento de la OMI y decidió hacer notar al Subcomité la importancia que asignaba a esos asuntos[55]. En tercer lugar, en la Reunión Ministerial sobre Pesca de la FAO (Roma, 10 y 11 de marzo 1999) decidió incorporar en su Declaración sobre la aplicación del Código de Conducta de Pesca Responsable una clara expresión de la determinación de la comunidad internacional de formular un plan de acción mundial para acabar con todas las formas de pesca ilícita, no regulada y no declarada, incluidos los buques pesqueros que enarbolaban "pabellones de conveniencia"[56]. En cuarto lugar, el consejo de la FAO, que se reunió en su 116ª sesión en Roma del 14 al 19 de junio de 1999, instó también a la FAO a que adoptara un criterio global encaminado a formular una estrategia con miras a hacer frente al problema de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, mediante la formulación de un plan internacional de acción en el marco del Código de Conducta[57].

170. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su séptimo período de sesiones, celebrada en Nueva York (19 a 30 de abril de 1999) (véase la decisión 7/1, párrafo 18) expresó su apoyo a la Declaración de Roma, aprobada en la reunión ministerial, en la que se pidió a la FAO que diera prioridad a la labor de crear un plan de acción mundial para acabar con todas las formas de pesca ilícita, no regulada y no declarada. La Comisión indicó que en ese plan debería abordarse el problema de los Estados que no cumplan las responsabilidades que les incumben según el derecho internacional de actuar como Estados del pabellón de sus buques pesqueros, en particular los que no ejercen eficazmente su jurisdicción y control sobre los buques que puedan fanear en contravención de las normas del derecho internacional y de las medidas internacionales de conservación y ordenación pertinentes. La Comisión está convencida de que toda solución del problema de la pesca ilícita, no regulada y no declarada requerirá el esfuerzo coordinado de los Estados, la FAO, los organismos regionales de ordenación de la pesca y otros organismos internacionales pertinentes[58]. En consecuencia, la Comisión alentó a la OMI a que, en cooperación con la FAO y la Secretaría de las Naciones Unidas, considerara las consecuencias de la necesidad de elaborar con carácter urgente, en relación con los buques pesqueros, medidas para velar por que los buques de todos los Estados del pabellón cumplan las normas internacionales para aplicar plenamente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, especialmente el ar-tículo 91 (Nacionalidad de los buques), así como las disposiciones de otras convenciones pertinentes[59]. La Comisión ha propiciado también la formulación de un régimen efectivo para el control por el Estado de puerto (véase también el párrafo 183).

171. Además el Comité de Pesca aprobó en su último período de sesiones tres planes internacionales de acción en apoyo de la aplicación del Código de Conducta de pesca responsable, de la FAO, y como complemento de solicitudes y recomendaciones formuladas en el 22º período de sesiones del Comité, celebrado en marzo de 1997[60]. El primer plan que se aprobó fue el Plan Internacional de Acción para la ordenación de la capacidad pesquera. Tiene por objeto estimular a los Estados y las organizaciones pesqueras regionales que se enfrentan al problema del

exceso de capacidad, que menoscaba el logro de la sostenibilidad de las pesquerías en el largo plazo, a fin de limitar inicialmente la capacidad en el nivel actual y de reducir gradualmente la capacidad de pesca de las pesquerías afectadas. El objetivo consiste en que los Estados y las organizaciones regionales de pesca logren una ordenación a escala mundial eficiente, equitativa y transparente de la capacidad pesquera, de preferencia en el año 2003, pero a más tardar el año 2005.

172. El segundo plan, conocido como Plan Internacional de Acción para reducir la captura incidental de aves marinas en la pesquería de palangre, tiene por objeto reducir ese tipo de captura incidental dondequiera que tenga lugar. Según ese plan los Estados con pesquerías de palangre harían una evaluación de esas pesquerías para determinar si existe un problema de captura incidental de aves marinas. Si lo hay, deberán adoptar un plan nacional de acción para reducir la captura incidental de aves marinas en la pesquería de palangre. Los Estados deben comenzar a aplicar sus planes nacionales de acción a más tardar el año 2001 y en adelante deben evaluar periódicamente, por lo menos cada cuatro años, su aplicación a fin de determinar estrategias eficientes en cuanto al costo. Además, los Estados que determinen que ese tipo de plan nacional no es necesario deben revisar esa decisión en forma periódica, particularmente tomando en cuenta los cambios de las características de sus pesquerías.

173. El tercer plan aprobado por el Comité de Pesca es el Plan Internacional de Acción para la conservación y la ordenación de las poblaciones de tiburones, que procura ocuparse de las cuestiones que plantea el aumento de la captura de tiburones y los posibles efectos negativos para la población de algunas especies de tiburones en varias zonas de los océanos del mundo. El plan abarca la captura de tiburones, tanto de los comprendidos en el plan como los que no estén comprendidos en él, y es aplicable a zonas bajo la jurisdicción de los Estados y a la alta mar. En él se pide a los Estados que adopten un plan nacional de acción para la conservación y ordenación de las poblaciones de tiburones hasta el año 2001 si sus buques realizan faenas de pesca de tiburones en zonas sometidas a ordenación o si pescan tiburones regularmente en pesquerías no sometidas a ordenación.

174. Además el Comité de Pesca de la FAO examinó varios asuntos relativos a la conservación y ordenación de recursos marinos vivos de los océanos y mares del mundo en el marco de la aplicación del Código de Conducta de pesca responsable. Esos temas se referían a la consideración de los informes de los Estados sobre la aplicación del Código, incluida la incorporación de las disposiciones pertinentes del Código en su legislación nacional y su difusión adecuada, hasta la necesidad de prestar asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo en materia de capacitación, formación de la capacidad y formación institucional para la aplicación del Código.

175. Los debates se refirieron además a los problemas relacionados con las pesquerías de los pequeños Estados insulares en desarrollo, el ecoetiquetado ecológico, los efectos de los subsidios sobre el uso sostenible de las pesquerías, la enumeración de criterios relativos a las especies marinas con arreglo a la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) y el fortalecimiento del papel de los órganos y acuerdos relativos a las pesquerías regionales.

176. El Comité de Pesca examinó los progresos hechos en la aplicación del Programa de asistencia en materia de pesquerías para los pequeños Estados insulares en desarrollo, de 1995. Los objetivos del Programa en esos países consistían en: a) aumentar la capacidad de la ordenación de pesquerías; b) conservar, ordenar, desarrollar y utilizar los recursos de la pesquería de manera racional; c) aumentar la seguridad alimentaria, y d) utilizar los recursos de las pesquerías de manera que contribuyan al desarrollo económico y social nacional en forma sostenible. Aunque se agradeció la ayuda de donantes bilaterales, se expresó preocupación porque la FAO no había podido obtener financiación suficiente para el programa. El Comité de Pesca reconoció que los pequeños Estados insulares en desarrollo necesitarían más asistencia para desarrollar, ordenar y conservar los recursos pesqueros a fin de aumentar la seguridad alimentaria y su nivel de vida. Las esferas en que se requería asistencia incluían, entre otras, la diversificación de las oportunidades socioeconómicas, la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica, el desarrollo empresarial, el aumento de la capacidad y la acuicultura[61].

177. En lo que respecto al etiquetado ecológico, aunque se expresaron algunas dudas acerca del papel de la FAO en cuanto organización internacional competente para considerar criterios técnicos de los planes de etiquetado ecológico, hubo consenso en que todo acuerdo futuro relativo a directrices de etiquetado ecológico debía ajustarse a las disposiciones pertinentes del Código de Conducta de pesca responsable, en particular las relacionadas con la explotación posterior a la captura, el comercio y la reglamentación de los productos de la pesquería. Hubo además acuerdo general en cuanto a que todo sistema ha de ser transparente, voluntario y no discriminatorio y no debe constituir un obstáculo para el comercio, y en que se debe

velar por la equivalencia de las normas entre los países y los sistemas, reconocer los derechos soberanos de los Estados y cumplir todos los acuerdos internacionales pertinentes.

178. En cuanto al tema de los subsidios, no se llegó a un consenso acerca del carácter de la labor futura que la FAO debiera hacer al respecto en vista de que otras organizaciones tenían competencia en ese sentido como, por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud, o ya habían iniciado su labor sobre el tema, como el Comité de Pesca de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos. A ese respecto, la OCDE informó que en un estudio que completaría a fines de 1999 se estudiaban las consecuencias económicas y normativas de una transición a la pesca sostenible y responsable, incluidos el ajuste estructural, las transferencias financieras gubernamentales, las prácticas posteriores a la captura, las normas y las compensaciones sociales y económicas provisionales. El programa de actividades del Comité de Pesca de la OCDE para el año 2000 incluiría la vigilancia y el análisis de las normas relativas a pesquerías, los costos de ordenación de pesquerías, la liberalización de los mercados y los indicadores de sostenibilidad de las pesquerías.

179. Con respecto a la enumeración por la CITES de criterios relativos a las especies marinas capturadas, el Comité de Pesca expresó la opinión de que, para hacer una revisión de los criterios actuales de la CITES que permitiera su aplicación a algunas especies de peces explotados en gran escala y sujetas al comercio internacional, se requería un insumo científico o técnico sustancial, así como un proceso político con miras a estudiar las posibles consecuencias que tendría para el comercio una revisión de ese tipo.

180. Con respecto al papel de las organizaciones pesqueras regionales, el Comité instó a la FAO a que siguiera haciendo un análisis sistemático de las comisiones y comités pesqueros regionales de la FAO, especialmente las disposiciones institucionales y financieras de sus órganos, las estrategias utilizadas para aplicar las decisiones y recomendaciones, y las medidas adoptadas para ocuparse de las cuestiones relativas a la pesca internacional en la actualidad. En ese contexto, el Comité de Pesca destacó el importante papel que los órganos pesqueros regionales podrían desempeñar respecto de los temas de la capacidad de pesca y las actividades ilícitas de pesca en la alta mar.

b) Examen regional de la situación de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías

Océano Atlántico

181. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (CICAA) aprobó en su 11° período extraordinario de sesiones (Santiago de Compostela (España), 16 a 23 de noviembre de 1998) varias recomendaciones y resoluciones relativas a la conservación y ordenación del atún del Atlántico[62]. Entre ellas se incluía la restricción del uso de dispositivos para agrupar peces, el cambio de la temporada de veda de la pesca con redes de cerco del atún del Mediterráneo, el registro y el intercambio de información sobre buques pesqueros de patudos, medidas de conservación para buques de más de 24 metros de longitud que pescan patudos, la limitación de la capacidad de pesca respecto de la albacora del norte, el programa de recuperación del atún del Atlántico occidental, el establecimiento de un grupo de trabajo sobre criterios de distribución, la aplicación y la asignación del límite de captura de la albacora del sur, y una proscripción de la descarga y el transbordo de buques de partes no contratantes que se haya determinado que han cometido violaciones graves en la zona de la Convención. La CICAA aprobó además una resolución sobre medidas que aplicaría respecto de la captura no declarada y no regulada de atún por buques de palangre en gran escala en su esfera de competencia.

182. Con respecto al control de la pesca ilícita, no regulada y no declarada, la CICAA reiteró su recomendación sobre el transbordo y avistamiento de buques aprobada en 1997 según la cual se presumirá que todo buque que enarbole el pabellón de una parte de una entidad no contratante o que se aviste en la zona de la Convención está infringiendo las medidas de conservación de la CICAA. Cuando esos buques entren voluntariamente en un puerto de cualquier parte contratante, no se les debe permitir que descarguen o transborden ningún tipo de peces en tanto no se haga una inspección. La descarga y el trasbordo de los peces capturados se prohibiría en todos los puertos de las partes contratantes si la inspección revelara que los buques llevaban a bordo especies reguladas por medidas de conservación y ordenación de la CICAA, a menos que esos buques hubieran demostrado que los peces se capturaron fuera de la zona de la Convención, o en cumplimiento de las medidas y requisitos pertinentes de conservación y ordenación de la CICAA. Deberán transmitirse inmediatamente a la CICAA, a todas las partes contratantes y a los Estados del pabellón de los buques interesados los resultados de la inspección. Además, en reacción ante la grave amenaza planteada a sus medidas de conservación de recursos por los buques de palangre en gran escala, la CICAA pidió a todos los países importadores de atún congelado y de productos semejantes al atún, a los países en cuyos puertos se hayan desembarcado atún congelado

y productos semejantes al atún y a los países en cuyos puertos se hayan descargado esos productos que reúnan la mayor cantidad de información relativa a la importación y la descarga tan pronto como sea posible y que se la presenten. La información permitiría al CICAA determinar las partes o las entidades contratantes y no contratantes cuyos buques hubieran estado pescando atún y especies semejantes en contravención de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA y recomendar a sus partes contratantes medidas efectivas, incluidas medidas de restricción no discriminatoria del comercio, de manera consecuente con sus obligaciones internacionales, para impedir que los buques de palangre interesados sigan pescando atún y especies semejantes de manera que menoscabe la eficacia de las medidas de conservación del CICAA.

183. El CICAA aprobó recomendaciones por las que se determinaron las cuotas de pesca del atún en el Atlántico oriental y el Mediterráneo. Además, la CICAA decidió establecer un Grupo de Trabajo sobre criterios de distribución encargado de recomendar criterios para la asignación de cuotas, incluidas las cuotas de las partes contratantes, las nuevas partes contratantes, las partes no contratantes o las entidades. A este respecto, los Estados plantearon preocupaciones respecto de los criterios de asignación de cuotas de la CICAA en la última reunión de la Conferencia de Ministros sobre cooperación pesquera entre Estados africanos ribereños del Océano Atlántico, celebrada en Marruecos en febrero de 1999 (véase el párrafo 277).

Océano Atlántico septentrional

184. En el Atlántico noroccidental la Organización de Pesquería del Atlántico Noroccidental aprobó en su vigésima reunión anual (Lisboa, 6 a 18 de septiembre de 1998) medidas internacionales para la conservación y utilización de los recursos pesqueros de la zona regulada, tras una evaluación hecha por su Consejo Científico acerca de la situación de 25 poblaciones de peces de las zonas reguladas y de la Convención[63]. Según la opinión científica, la Organización de Pesquería del Atlántico Noroccidental convino en imponer una moratoria en 1999 sobre las existencias de bacalao, gallineta, latija americana, mendo y capelín en varias divisiones estadísticas. Con respecto al bacalao de Groenlandia, se ha aumentado la cuota de captura en las pesquerías de 27.000 a 33.000 toneladas métricas, de las cuales se asignaron a la zona regulada 24.444 toneladas métricas.

185. La Organización de Pesquería del Atlántico Noroccidental adoptó además nuevas medidas de conservación y ordenación respecto de las faenas de camarones realizadas en el Cabo Flamenco; la cobertura de observadores y la instalación de mecanismos de seguimiento de todos los buques que pesquen en la zona regulada, los formatos de transmisión electrónica de informes de las partes contratantes y la prohibición del transbordo de peces de buques de las partes no contratantes avistados en actividades pesqueras en la zona regulada de la Organización. Además, la Organización de Pesquería del Atlántico Noroccidental ha decidido que se introduzcan datos y control más precisos para dar cuenta de toda la captura desechada y de la captura incidental, y que los observadores a bordo de buques pesqueros adopten formatos y procedimientos coherentes de recolección de datos científicos a fin de ofrecer instrumentos adicionales para la evaluación de las existencia de peces. La Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental acordó también convocar a una reunión del grupo de trabajo entre períodos de sesiones en la primavera de 1999 sobre el uso del método preventivo respecto de la ordenación de pesquerías. En esa reunión se consideraría la idea de realizar estudios concretos y de formular estrategias de ordenación preventiva respecto de tres existencias de peces (el bacalao, la limanda y el camarón).

186. Además, la Organización acordó seguir preparando recomendaciones para mejorar la transparencia de las actuaciones y decisiones de la Organización en relación con los procedimientos de arreglo de controversias y una cooperación interregional más estrecha con otras organizaciones regionales de pesquerías con miras a compartir información y a fomentar el cumplimiento de las medidas pertinentes de conservación por los buques de partes no contratantes. Respecto de medidas que puedan referirse a la pesca ilícita, no regulada y no declarada, la Organización decidió, por una parte, realizar nuevas gestiones diplomáticas ante los Estados del pabellón no contratantes cuyos buques hubieran realizado operaciones pesqueras en su zona regulada en 1998, a saber, Belice, Honduras, Panamá y Sierra Leona (véase también A/51/645, párr. 164) y, por otra parte, prohibir el flete de buques en tanto la Organización no haya preparado un conjunto amplio de normas encaminadas a mejorar el control de las pesquerías por las partes contratantes.

187. En el Atlántico nororiental la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) aprobó en su 17ª reunión anual (Londres, 17 a 20 de noviembre de 1998) las recomendaciones del Comité Consultivo sobre Ordenación Pesquera del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) respecto de la conservación y ordenación de recursos vivos marinos de cu competencia, incluida la fijación de cuotas de capturas en 1999 respecto del arenque

noruego, la bacaladilla y la gallineta. En cumplimiento de un acuerdo multianual respecto de la caballa, la Comisión aprobó las cuotas anuales de captura de caballa para 1999, 2000 y 2001 en una reunión extraordinaria celebrada en febrero de 1999[64].

188. La Comisión aprobó además una recomendación respecto de un plan para fomentar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación adoptado por los buques de partes no contratantes. El plan entraría en vigor el 1° de julio de 1999 al mismo tiempo que un plan de control y cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación respecto de los buques pesqueros que faenen en zonas situadas más allá de los límites de la jurisdicción nacional en la zona de la Convención. Este plan, que aumentaría la función de la Comisión de Vigilancia, Control, Observación y Aplicación, era una aplicación clara de las disposiciones pertinentes del Acuerdo de 1995 sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces, que prevé el fortalecimiento del papel de las organizaciones regionales de pesquerías en todos los aspectos de la ordenación de pesquerías[65]. Se considera que este plan es el primer plan de control y aplicación en el mundo basado en el seguimiento de satélites y el uso de métodos de transmisión automática de datos[66].

Océano Atlántico central

189. La tercer reunión ministerial del Comité de Seguimiento de la Conferencia de Ministros sobre cooperación pesquera entre Estados africanos ribereños del Océano Atlántico se celebró en Rabat del 22 al 25 de febrero de 1999 con el fin de evaluar el estado de la cooperación entre la Conferencia y otras organizaciones internacionales y regionales en los planos técnico y financiero. La Conferencia Ministerial fue establecida por la Convención relativa a la cooperación pesquera entre Estados africanos ribereños del Océano Atlántico, aprobada en Dakar el 5 de julio de 1991. En la Convención se promueven, entre otras cosas, la cooperación entre sus miembros en cuanto a la conservación y ordenación racional de sus recursos pesqueros, la comercialización de productos pesqueros y la evaluación y conservación de especies altamente migratorias, incluida la coordinación de las medidas de sus miembros en esa esfera dentro de las organizaciones internacionales competentes[67].

190. En lo que respecta a la ordenación de especies altamente migratorias, en la reunión se expresó preocupación por los métodos actuales de la CICAA de asignar cuotas de pesca sobre la base de estadísticas históricas de captura (véase también el párrafo 270). Como esos sistemas se estaban mejorando todavía, especialmente en los países en desarrollo, en que se consideraba que la captura por un Estado del pabellón autorizado para pescar en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño correspondía a la cuota de ese Estado del pabellón en lugar de asignarse al Estado ribereño que había autorizado la pesca en su zona, y por cuanto ese sistema de asignación de cuotas no tomaba en cuenta ni los parámetros socioeconómicos especiales de los países en desarrollo ni la importancia de su pesca artesanal, el Comité de Seguimiento instó a que se revisaran los métodos de asignación de las cuotas de manera de tomar en cuenta las características socioeconómicas de los Estados ribereños en desarrollo[68].

Océano Atlántico meridional

191. Namibia, actuando en forma concertada con Angola, Sudáfrica y el Reino Unido (en nombre de Santa Elena, Tristan da Cunha y la Isla Ascensión), inició en 1996 un proceso encaminado al establecimiento de una organización regional de pesquerías en la región del Atlántico Sudoriental designada la Organización Pesquera del Atlántico Sudoriental (OPASO). Este proceso fue impulsado por la particular preocupación de Namibia por velar por que sus intereses pesqueros no fueran menoscabados por la pesca no regulada y no controlada de especies de peces transzonales en la zona de la alta mar adyacente a su zona económica exclusiva. El objetivo de la futura organización sería la conservación y uso sostenible en el largo plazo de los recursos pesqueros de la zona de la Convención con exclusión de las especies de peces altamente migratorios y las especies sedentarias sujetas al derecho soberano de los Estados ribereños en la plataforma continental.

192. Se informa que aún hay varios temas importantes en discusión. Entre ellos se incluyen una posible referencia al Acuerdo sobre las poblaciones de peces de 1995 (que aún no ha entrado en vigor), el uso del método preventivo en la ordenación de pesquerías, los criterios de asignación de oportunidades de pesca, la referencia a las necesidades especiales de los países en desarrollo, los derechos y obligaciones del Estado de puerto, los acuerdos de cumplimiento y ejecución, los procedimientos de adopción de decisiones, los idiomas oficiales, las cláusulas finales, las fórmulas de financiación, los acuerdos relativos a la sede y posibles medidas provisionales para la ejecución de la futura convención. Además, el proyecto actual no contiene todavía disposiciones relativas a mecanismos de arreglo de controversias. La cuarta reunión de las partes para negociar el proyecto de convención se celebró en marzo de 1999 y se preveía realizar otra en septiembre de 1999. Las partes han fijado diciembre de 1999 como plazo para completar sus negociaciones[69].

Mar Mediterráneo

193. En sus últimos tres períodos de sesiones el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) ha adoptado medidas para reforzar su papel en cuanto a la conservación y ordenación de pesquerías[70]. En consecuencia, como complemento de las decisiones adoptadas en el 22° período de sesiones, el CGPM revisó el estado de la ejecución de las resoluciones 97/1 y 97/3 relativas a la ordenación de pesquerías, en particular la proscripción del uso de la pesca a la deriva en gran escala en el Mediterráneo y la prohibición de la pesca de atún con redes de cerco en la época de veda[71]. Además, el CGPM destacó la necesidad de mejorar la calidad y fiabilidad generales de sus sistemas estadísticos y de información con el objeto de permitirle basar sus decisiones relativas a la ordenación en la mejor información científica disponible.

194. El CGPM examinó además el informe sobre la marcha del proyecto quinquenal FAO/COPEMED, financiado por España, encaminado a ayudar a los Estados participantes (Argelia, España, Francia, Italia, Jamahiriya Árabe Libia, Malta, Marrueco y Túnez) a establecer un sistema coordinado de generación de criterios y recomendaciones científicas que permitan la aplicación de la estrategia más conveniente para la ordenación óptima de los recursos pesqueros. Con tal fin, COPEMED ayudaría al CGPM en sus actividades operacionales y prácticas a fin de facilitar el logro de sus objetivos, incluido un estudio de viabilidad de una base de datos de indicadores sociales y económicos en el Mediterráneo occidental[72].

195. Además, el CGPM, como parte de su programa de mediano y largo plazo, haría lo siguiente: a) poner en práctica el control de algunas pesquerías e introducir el método preventivo para la ordenación de otras; b) formular un sistema de control para los buques pesqueros que usen "pabellones de conveniencia"; c) coordinar los reglamentos de pesquería aplicados por el CGPM; d) aumentar la coordinación y la cooperación entre los miembros en la investigación relativa a pesquerías; e) estandarizar la recolección de estadísticas; f) exigir que su secretaría mantenga información pertinente a bases de datos e informe periódicamente acerca de su contenido, y g) formule un método integrado basado en sistemas para aplicarlo a la ordenación de pesquerías.

Océano Índico

196. El tercer período de sesiones de la Comisión del Atún para el Océano Índico se celebró en Mahé (Seychelles) del 9 al 12 de diciembre de 1998. Siguiendo el consejo de su Comité Científico la Comisión hizo suyas las recomendaciones, entre otras cosas, sobre conservación del atún y especies semejantes, marcado, cuestiones relacionadas con la captura incidental y la captura de desecho, requisitos estadísticos y norma de confidencialidad de la presentación de datos. Tomó nota además de las consecuencias de las capturas por la Provincia china de Taiwán sobre la evaluación científica de existencias de atún y convino en buscar una solución apropiada de este asunto[73].

197. Con el objeto de evaluar mejor la población de rabil, la Comisión convino en adoptar algunas medidas encaminadas a evaluar la situación de los recursos en la zona de la Convención, incluida la recolección de datos sobre diversas pesquerías, la consideración de incertidumbres acerca de la estructura de las poblaciones, datos de biología, captura y esfuerzo, información sobre el tamaño de todas las pesquerías en que se faenaba rabil y preparación de un programa demarcado en gran escala que abarque todas las diversas especies de rabil. En esa evaluación se tendrían en cuenta los recientes aumentos de la eficiencia de las flotas pesqueras en el cálculo de índices de abundancia. Con respecto a la ordenación de atún patudo, dada la escasez de conocimientos y la condición preocupantes de las existencias, la Comisión convino en preparar una lista amplia de todos los buques de todos los equipos que faenan patudo, tomando en cuenta las dificultades que plantean los buques pequeños de la pesca artesanal y los buques que enarbolan pabellón de conveniencia. Se convino también en que todos los controles de la pesca de patudo se aplicarían en cooperación con las organizaciones encargadas de la ordenación de pesquería de otros océanos a fin de evitar la presión sobre la pesca en esas zonas. En cuanto al atún listado, aunque se desconocía la situación de la especie, la Comisión consideraba que era improbable que en un futuro próximo hubiera una sobrepesca de atún listado.

198. Respecto de la situación de la albacora, la Comisión consideró que, aunque la especie parecía haberse recuperado desde la suspensión de la pesca con redes de enmalle y deriva en 1992, se necesitaba mayor estudio atendiendo estudios anteriores realizados en otros océanos que sugerían que la abundancia de la especie podría depender más de cambios de las condiciones en gran escala que de cambios de la estrategia de pesca.

199. Además, la Comisión del Atún para el Océano Índico destacó la necesidad de controlar la capacidad de pesca y acogió con agrado la decisión del Japón de reducir su flota de palangre en el 20%, así como la moratoria voluntaria aplicada por las flotas de pesca con redes de cerco de la Comunidad Europea (CE) respecto del uso de dispositivos reagrupadores de peces durante parte del año en el Océano Índico occidental y el proyecto plurianual de orientación

encaminado a la reducción de la flota de la CE. La Comisión aprobó también la recomendación sobre registro e intercambio de información sobre buques pesqueros de atún tropical en su zona de competencia[74] con miras a prevenir las operaciones de pesca ilícita y de los buques que enarbolan pabellón de conveniencia. La Comisión recomendó además que las partes (tanto contratantes como las partes cooperantes no contratantes) presenten anualmente una lista de sus respectivos buques pesqueros de atún[75] e instó a todas las partes no contratantes que faenaran en la zona de la Convención de la Comisión del Atún para el Océano Índico especies comprendidas en el Acuerdo que pasaran a ser partes contratantes o que, por lo menos, cooperaran con la Comisión.

200. En otras decisiones la Comisión del Atún para el Océano Índico destacó la necesidad de que todos los estudios se basaran en un criterio de ecosistema de la ordenación pesquera y pidió a su secretaría que recabara asistencia técnica de los países con experiencia en ese tipo de método. Además la Comisión decidió acopiar en adelante en forma periódica datos sobre capturas de especies no buscadas, asociadas y dependientes y acordó establecer normas obligatorias de presentación de informes de datos mínimos, así como normas y procedimientos sobre conformidad de los datos. También debían ponerse normalmente a disposición de la Comisión datos sobre captura, esfuerzo y tamaño a los efectos de la evaluación de las especies.

Pacífico septentrional

201. En su sexta sesión anual, celebrada en Moscú del 1° al 6 de noviembre de 1998, la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional consideró, entre otras cosas, el informe del Comité de Ejecución sobre cuestiones relativas a la ejecución y del Comité de Investigación Científica y Estadísticas sobre cuestiones relativas a la investigación científica y la recolección de datos, así como otros asuntos relacionados con las partes no contratantes[76].

202. En lo que respecta al cumplimiento de sus medidas de conservación y ordenación, la Comisión examinó las actividades pesqueras no autorizadas en 1998 y las actividades realizadas a este respecto por el Canadá, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia y el Japón en su carácter de partes contratantes. Las actividades de ejecución de 1998 indicaban que se mantenía en la zona de la Convención la pesca en altamar con redes de enmalle y deriva, por lo cual era importante que se mantuvieran los esfuerzos de las partes encaminados a velar por que hubiera suficiente presencia de ejecución para servir como un disuasivo eficaz respecto de esas operaciones de pesca.

203. Con respecto a sus actividades relativas a la investigación científica, la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional aprobó las recomendaciones de su Comité de Investigación Científica y Estadísticas basadas en las conclusiones de investigaciones en el sentido de que los cambios climáticos y los fenómenos biológicos podrían haber provocado el rendimiento muy escaso de algunas especies de salmones económicamente importantes en 1997 y 1998[77]. Respecto de otros asuntos, las partes convinieron en renovar la invitación formulada a China y la República de Corea a que se unieran a la Comisión.

Pacífico central occidental

204. La Conferencia Multilateral de Alto Nivel sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios en el Pacífico occidental y central de los Estados y territorios miembros del Foro de Organismos de la Pesca, los Estados pesqueros en aguas lejanas y las entidades pesqueras celebró su cuarta reunión (Honolulu, 10 a 19 de febrero de 1999) a fin de seguir examinando un proyecto de convención[78] para la conservación y ordenación de las especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y de conformidad con las disposiciones pertinentes de esa Convención, así como con las disposiciones del Acuerdo de 1995 sobre las poblaciones de peces. El objetivo inmediato de la Conferencia es el establecimiento de una nueva comisión pesquera para la conservación y ordenación concretamente de las poblaciones de atún de la región, como la tonina, el rabil, el patudo y la albacora del sur.

205. La quinta reunión de la Conferencia estaba programada para septiembre de 1999. Algunas de las cuestiones pendientes que necesitarían más negociaciones incluían el preámbulo de la convención, la determinación de los límites septentrional y meridional de la zona de la Convención, las cuestiones relativas al estado del pabellón, el cumplimiento y la ejecución, la visita y el registro, el papel del Estado de puerto, el proceso de adopción de decisiones, los aspectos operacionales de la vigilancia de buques, formas de hacer efectivas las necesidades especiales de los países en desarrollo, fórmulas para la financiación de la nueva Comisión, acuerdos sobre la ubicación de la sede de la Comisión, acuerdos relativo a la sede y medidas provisionales para la aplicación de la convención. La Conferencia proyecta completar su labor en junio del año 2000[79].

Pacífico oriental central

206. La Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) celebró sus reuniones 63ª y 64ª del 8 al 11 de junio y del 21 al 23 de julio de 1999, respectivamente. En esas

reuniones se adoptaron resoluciones sobre la ordenación de la capacidad pesquera de la pesquería de palangre de atún en gran escala, el rubil, el establecimiento de un grupo de trabajo permanente sobre el cumplimiento, la conservación y la ordenación del atún patudo y los dispositivos de reagrupación de peces[80].

207. Con respecto a la ordenación de la capacidad pesquera de la pesca de palangre de atún en gran escala, la CIAT acogió con agrado la iniciativa del Japón de poner en práctica inmediatamente la reducción del número de buques pesqueros de palangre en gran escala de atún en el 20% desguazando 132 buques de conformidad con el plan de acción de la FAO. Instó además a otros Estados y entidades que hicieran pesca de palangre en gran escala de atún a que adoptaran iniciativas semejantes para reducir las flotas que faenaban en el Pacífico oriental.

208. Con respecto a la conservación y ordenación del rabil, la CIAT recomendó que se aplicara en 1999 una limitación de la captura de esa especie atendido el hecho de que un esfuerzo excesivo de pesca podría reducir su potencialidad de producción.

209. En cuanto a la conservación y ordenación del atún patudo, del cual se informó que se estaba reduciendo en tamaño medio en la región, la CIAT recomendó que se aplicara un límite de 40.000 toneladas métricas a la pesca con redes de cerco en el Pacífico oriental en 1999, con la opción de reducir todavía más la captura si la situación del atún patudo lo requería.

210. Además, la CIAT acordó establecer un Grupo de Trabajo sobre el Cumplimiento con carácter permanente a fin de examinar y vigilar el cumplimiento de sus medidas de conservación y ordenación y de recomendarle medios apropiados para fomentar la compatibilidad entre las medidas de ordenación de las pesquerías nacionales de las partes contratantes. Además, la CIAT ha recomendado el establecimiento de un grupo de trabajo científico para estudiar los efectos de los dispositivos de reagrupación de peces sobre las poblaciones de albacora y patudo, particularmente sobre la captura de atunes juveniles, y sobre las especies asociadas y dependientes, incluida la conciliación de los efectos de una prohibición permanente o provisional del uso de dispositivos en algunas zonas, en combinación con otras medidas regulatorias que está considerando la CIAT.

Océano Pacífico meridional

211. La Comisión sobre la Conservación del Atún del Sur informó que sus actividades se habían concentrado durante 1998 en intentos de llegar a un acuerdo entre sus Estados partes (Australia, el Japón y Nueva Zelandia) acerca de un proceso para hacer frente a la incertidumbre de la evaluación de poblaciones de peces, incluida la formulación de un programa conjunto experimental de pesca para 1999. Además, la Comisión inició en 1998 la aplicación de un Plan de Acción para estimular a los países y entidades que no fueran partes en la Convención y cuyas flotas hubieran capturado cantidades significativas de atún rojo del sur en la zona de la Convención a que se adhirieran a la Convención o a que cooperaran con sus medidas de conservación y ordenación. El año anterior la Comisión había comenzado a considerar un sistema de certificación del comercio con miras a mejorar los datos de que disponía. De hecho, los datos disponibles sobre el comercio internacional indicaban que se pescaban cantidades significativas de atún rojo del sur fuera de los acuerdos de ordenación en vigencia y que la recolección y análisis de información comercial más amplia sobre el atún ayudaría a hacer evaluaciones más precisas de las poblaciones de peces en el futuro. Además, la Comisión había adoptado medidas para proteger las especies ecológicamente conexas y había considerado medios de aplicar los planes de acción internacional de la FAO sobre las aves marinas y los tiburones[81].

212. En otros acontecimientos, Australia y Nueva Zelandia presentaron al Tribunal Internacional del Derecho del Mar el 30 de julio de 1999 una solicitud de adopción de medidas provisionales contra el Japón a fin de que desistiera inmediatamente de su programa unilateral de pesca experimental del atún rojo del sur iniciado en 1998 (véase A/53/456, párr. 287) y continuó en 1999 lo que, según los solicitantes, amenazaba con provocar daño grave o irreversible a la población de atún rojo del sur[82] (véanse los párrs. 42 a 45 y 581 a 585).

Antártica

213. La 17ª reunión anual de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico se celebró en Hobart (Australia) del 26 de octubre al 6 de noviembre de 1998 con el fin de examinar la aplicación y la eficacia de las medidas adoptadas en la reunión anual anterior y de considerar medidas excepcionales para ocuparse de la pesca ilícita de merluza de la Patagonia en la zona de la Convención (véase A/52/487, párr. 222; A/53/456, párr. 288 a 290)[83]. Si bien en años anteriores la pesca se había concentrado en el Océano Atlántico meridional, se informó que había pesca ilícita actualmente alrededor del Océano Índico meridional, fuera de la zona económica exclusiva de Sudáfrica (alrededor de las Islas Prince Edward y Marion). Se ha informado además de que,

además de no miembros, varios miembros de la Comisión participaban en la pesca ilícita[84].

214. En vista de lo anterior la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico declaró que el nivel de la pesca ilícita no regulada y no declarada en la zona de la Convención seguía siendo inaceptable e hizo suyas las recomendaciones de su Comité Permanente de Observación e Inspección y de su Comité Científico en el sentido de que debían adoptarse las medidas más restrictivas posibles para hacer frente a ese tipo de pesca. Se convino además pedir a Namibia y Mauricio que suministraran a la secretaría de la Comisión toda la información disponible sobre descarga de merluza de la Patagonia en puertos de su jurisdicción[85].

215. En consecuencia, la Comisión adoptó varias medidas nuevas de conservación y ordenación aplicables en la zona de la Convención. La medida de conservación 118/XVII establece un sistema para promover el cumplimiento de las medidas de conservación de la Comisión por los buques de Estados partes no contratantes. En la medida de conservación 119/XVII se enuncian las obligaciones de otorgamiento de patentes e inspección de las Partes contratantes con respecto a los buques que enarbolen su pabellón y que faenen en la zona de la Convención. Esos buques estarían obligados por las medidas de conservación 146/XVII y 148/XVII, respectivamente, a ser marcados de conformidad con normas internacionalmente reconocidas y a llevar a bordo un sistema de vigilancia automatizada vinculada con satélites. La medida de conservación 147/XVII establece la cooperación entre las Partes contratantes a fin de velar por el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de la Comisión respecto de sus propios buques pesqueros, incluida la inspección recíproca del Estado de puerto.

216. Además, la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico adoptó otras medidas de conservación que se ocupan, entre otras cosas, de la prohibición de la pesca de austromerluza, salvo de conformidad con medidas específicas de conservación en la temporada 1998/99 (medida de conservación 149/XVII), la prohibición de la pesca de peces (medidas de conservación 72/XVII y 73/XVII) y de algunas especies (medidas de conservación 152/XVII y 160/XVII), así como la limitación de la captura total o la limitación preventiva de la captura de otras especies en subzonas determinadas (medidas de conservación 151/XVII, 153/XVII, 154/XVII, 155/XVII, 156/XVII, 158/XVII y 159/XVII).

217. En cuanto a la cuestión de la mortalidad incidental de animales marinos durante las operaciones de pesca, incluida la captura incidental de aves marinas, la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Vivos del Antártico expresó satisfacción por cuanto había habido una reducción sustancial de la captura incidental de aves marinas en las pesquerías reguladas en 1997/1998, aunque había habido un alto nivel de mortalidad de aves marinas en las pesquerías no reguladas de la zona de la Convención durante el mismo período (véase también el párr. 252)[86].

2. Conservación y ordenación de mamíferos marinos

218. En la 51ª reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Saint George (Granada) del 24 al 28 de mayo de 1999, la Comisión mantuvo su decisión de 1982 que había reducido a cero el límite de la pesca comercial de ballenas[87]. En consecuencia, rechazó una vez más la solicitud del Japón de otorgar una asignación provisional de socorro de 50 rorcuales aliblancos para las pequeñas comunidades costeras dedicadas a la captura de ballenas e instó a Noruega a que pusiera fin a todas las actividades balleneras en zonas bajo su jurisdicción nacional. La Comisión indicó asimismo que, aunque había hecho suyo el procedimiento revisado de ordenación de la captura comercial de ballenas, era necesario completar la labor acerca de diversos asuntos, incluida la especificación de un sistema de inspección y observadores, antes de que la Comisión considerara la posibilidad de revisar el límite cero de captura (véase A/53/456, párrs. 293 a 296). Además, la Comisión acordó mantener el límite de captura de 1997 respecto de las especies sometidas a la captura de subsistencia de ballenas por parte de aborígenes para el período 1998–2002.

219. Con respecto a la situación de las ballenas, la Comisión Ballenera Internacional indicó que, pese a un largo período de protección, varias poblaciones de grandes ballenas seguían corriendo un grado elevado de peligro. Entre ellas se incluían todas las poblaciones de ballenas blancas de cabeza arqueada, con la excepción de las poblaciones de los mares de Bering, Chukchi y Beaufort; las ballenas grises, con la excepción de las poblaciones del Pacífico oriental; todas las poblaciones de ballenas francas del norte, y diversas poblaciones de ballenas azules. La Comisión aprobó una resolución en que instaba a los Estados a prohibir la captura de esas poblaciones.

220. En otras decisiones, la Comisión Ballenera Internacional instó al Japón a abstenerse de extender permisos para su programa científico de rorcuales en el Antártico y el Pacífico noroccidental, respectivamente. Con respecto a sus propios programas de investigación científica, la Comisión indicó que había reforzado su empeño en investigar los cambios ambientales y sus efectos sobre los cetáceos

mediante iniciativas de investigación colaborativa realizadas por su Comité Científico respecto de los contaminantes químicos, el hábitat de la ballena y sus depredadores en cooperación con las organizaciones interesadas. La Comisión agregó que, pese a las distintas opiniones de sus Estados miembros con respecto a su competencia para la ordenación de los cetáceos pequeños, había adoptado una resolución acerca de la marsopa de Dall, y alentó a los Estados a usar métodos preventivos en cuanto a su ordenación

221. La octava reunión de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional, celebrada en Oslo del 1° al 4 de septiembre de 1998, se dedicó a la consideración de diversos aspectos de la conservación y la ordenación de los mamíferos marinos en la zona de la Convención, incluidas la investigación científica marina, las medidas de ordenación, los métodos de captura y cuestiones ambientales[88]. La Comisión informó además a la reunión acerca de los intentos actuales para que el Japón y Santa Lucía formalizaran la cooperación regional en materia de conservación y ordenación de los mamíferos marinos en el Pacífico noroccidental y el Caribe oriental, respectivamente.

222. Respecto de su programa de investigación científica la Comisión indicó que había centrado su atención en el papel de los mamíferos marinos en el ecosistema. Sobre la base de la investigación examinada por su Comité Científico, y en tanto se hacían nuevos estudios sobre los hábitos de alimentación, había llegado a la conclusión de que los rorcuales, las focas de Groenlandia y las focas capuchinas en el Atlántico Septentrional podrían tener efectos directos e indirectos significativos sobre las poblaciones de peces con importancia comercial. La Comisión había comenzado a examinar además los aspectos económicos de los mamíferos marinos y las interacciones de las pesquerías en el Atlántico Norte, incluidas las consecuencias económicas de la suspensión de la explotación de las focas de Groenlandia o de los rorcuales en comparación con la continuación de la captura de esos mamíferos.

223. En cuanto a la explotación de los mamíferos marinos, el Comité de Gestión de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional indicó que, sobre la base de una evaluación del Comité Científico, los rorcuales se hallaban cerca de su capacidad biogénica en la zona central de la especie y que la remoción o captura de 292 animales por año era sostenible. La Comisión observó además que la captura anual combinada de focas de Groenlandia en el Canadá y Groenlandia, del orden de 300.000, estaba cerca o en el nivel de sustitución, y que la captura de focas capuchinas en el Atlántico noroccidental había superado el nivel de sustitución en 1996, pero había sido muy inferior en 1997.

224. El PNUMA suministró información adicional respecto de la conservación y ordenación de mamíferos marinos al informar que el Plan Global de Acción para la conservación, la ordenación y el aprovechamiento de los mamíferos marinos, preparado conjuntamente por el PNUMA y la FAO en colaboración con organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, se ocupaba de las cuestiones relativas a los mamíferos marinos, y actualmente se estaba ejecutando el proyecto de corto plazo del PNUMA y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial sobre el plan de rescate de las focas fraile de la colonia de Cap Blanc, del Mediterráneo, pese a algunas limitaciones financieras. En el plano regional, se había incluido entre las actividades la aplicación de los planes regionales de acción en el marco de los programas de mares regionales. A ese respecto se había iniciado en el Mar Báltico un proyecto de tres años con los siguientes objetivos: a) mejorar las condiciones de salud de las focas de la zona; b) evaluar los efectos potenciales y efectivos, directos e indirectos, de las focas sobre las pesquerías y los efectos de las pesquerías sobre las focas, y c) formular estrategias para evitar conflictos entre las focas y las pesquerías.

3. Diversidad biológica marina y costera

225. El cuarto período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico (OSACT) del Convenio sobre la Diversidad Biológica se reunió en Montreal (Canadá) del 21 al 25 de junio de 1999. A ese período de sesiones del OSACT siguió la primera reunión entre períodos de sesiones sobre las operaciones del Convenio, convocada también en Montreal del 28 al 30 de junio de 1999. Esa reunión se ocupó de cuestiones institucionales de las operaciones del Convenio, así como de los aspectos relacionados con el acceso a recursos genéticos, incluida la distribución de beneficios, las colecciones fuera del lugar de origen adquiridas antes de la entrada en vigor del Convenio y los derechos de propiedad intelectual[89].

226. Las principales cuestiones de que se ocupó el Órgano en su cuarto período de sesiones incluían las especies exóticas e invasivas, los ecosistemas de tierras áridas, las iniciativas taxonómicas, el uso sostenible de recursos biológicos, la tecnología para el control de la expresión fitogénica y la evaluación de los efectos ambientales. Al concluir la reunión el Órgano aprobó varias recomendaciones, algunas de las cuales se referían a la diversidad biológica marina y costera.

227. Con respecto al problema del descoloramiento de los corales, hubo acuerdo en que el Órgano debía ampliar su análisis del fenómeno de manera de incluir los efectos de la degradación y destrucción física de los arrecifes de coral como posible amenaza a la diversidad biológica de esos ecosistemas (recomendación IV/1, a), párr. 6). Inicialmente se pidió al Órgano que se encargara de estudiar el descoloramiento de los corales en el cuarto período de sesiones de la Conferencia de las Partes, en 1998, dado el descoloramiento extenso y grave de los corales provocado por las temperaturas anormalmente elevadas del Océano Índico desde enero de 1998, lo que indicaba una posible consecuencia del recalentamiento mundial de la atmósfera. El estudio, atendido el criterio preventivo, consideraría la posibilidad de pérdida grave de la diversidad biológica y los efectos socioeconómicos del descoloramiento de los corales y suministraría información pertinente a la próxima Conferencia de las Partes.

228. Respecto de la formulación de principios para la prevención de los efectos de las especies exóticas, cabe recordar que en la decisión IV/1C de la cuarta Conferencia de las Partes, relativa a las especies exóticas en un contexto amplio, se dijo que la cuestión de las especies exóticas tenía un carácter intersectorial para la aplicación de muchos de los temas del Convenio, a saber, la diversidad biológica de las aguas interiores, marina y costera, forestal y agrícola. En consecuencia, el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico, en su cuarto período de sesiones, pidió al programa mundial de especies invasivas que velara por la coherencia con todas las disposiciones pertinentes del Convenio sobre la Diversidad Biológica y que tomara plenamente en cuenta las decisiones de la Conferencia de las Partes sobre el uso de la diversidad biológica marina y costera en la formulación de una estrategia mundial respecto de las especies exóticas.

229. Con respecto a la formulación de métodos y prácticas para el uso sostenible de los recursos biológicos, incluso en la esfera del turismo, el Órgano aceptó la invitación a participar en el programa de trabajo internacional sobre desarrollo del turismo sostenible en el marco del proceso de la CDS respecto de la diversidad biológica, en particular, con miras a contribuir a la elaboración de directrices internacionales para las actividades relacionadas con el desarrollo del turismo sostenible en los ecosistemas vulnerables, terrestres, marinos y costeros y los hábitat de gran importancia para la diversidad biológica y las zonas protegidas (recomendación IV/7 b) y anexo, párrs. 2, 21 y 22)[90].

230. Con respecto a las actividades relacionadas con la complementación de la decisión IV/5, sobre la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina y costera, incluido un programa plurianual de trabajo para aplicar el Mandato de Yakarta sobre diversidad biológica marina y costera, la secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica informó que el Convenio seguía constituyendo el marco más amplio para la acción en los planos nacional, regional y mundial con miras a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina y costera. El programa de trabajo se había aplicado con éxito mediante el establecimiento de asociaciones y sinergias prácticamente con todos los organismos y programas de las Naciones Unidas que se ocupaban de cuestiones relacionadas con los océanos, así como con otros órganos competentes. Lo que se había logrado en la ejecución del programa de trabajo se debía en igual grado a las medidas exitosas aplicadas por las partes en el Convenio y por otros gobiernos.

231. La secretaría del Convenio indicó también que el programa de trabajo había llegado ahora a una etapa en que comenzaban a verse los productos concretos de su aplicación. Al completarse la fase inicial de tres años (1998–2000) habrá varios instrumentos a disposición de las partes, de otros gobiernos y de las organizaciones y órganos competentes para la aplicación del Mandato de Yakarta. En ese contexto la secretaría enumeró de la manera siguiente los principales resultados que se esperaban del programa de trabajo del Mandato de Yakarta: a) directrices y criterios, b) estudios, c) documentos temáticos, y d) bases de datos.

232. La secretaría indicó que esos instrumentos se estaban elaborando en colaboración con las organizaciones y los órganos competentes, incluso mediante la preparación de memorandos de cooperación y el establecimiento oficioso de grupos interinstitucionales de trabajo. Además, la labor del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico y las decisiones de la Conferencia de las Partes sobre las especies exóticas complementarían las disposiciones en el marco del Mandato de Yakarta y las actividades que se estaban realizando en relación con el elemento conexo del programa de trabajo del Mandato de Yakarta.

233. Además de la información comunicada por la secretaría del Convenio, la secretaría de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral, en una contribución conjunta con la Comisión Oceanográfica Internacional de la UNESCO, el PNUMA y la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral, suministró un informe en profundidad sobre las actividades relacionadas con los arrecifes de coral realizadas por esas organizaciones.

234. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral señaló que tenía por objetivo servir de catalizador de las medidas encaminadas a echar atrás la degradación a escala mundial de los arrecifes de coral. Con tal objetivo la Iniciativa convocó en noviembre de 1998 el Simposio internacional sobre la ordenación de los ecosistemas marinos tropicales. Participantes de todas las regiones del mundo se reunieron para examinar cuestiones relativas a la ordenación de los arrecifes de coral, las prácticas destructivas de pesca, la sobrepesca, la contaminación, el turismo, la participación de la comunidad y la información necesaria para la ordenación. Los resultados de las reuniones de los grupos de trabajo del Simposio se utilizaron para formular un plan de acción de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral en los próximos cuatro años, hasta el siguiente Simposio de la Iniciativa, relativo a la ordenación de los ecosistemas marinos tropicales. El Simposio reafirmó el Llamamiento en pro de la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral y el Marco de Acción, y lanzó un Llamamiento renovado en pro de la Iniciativa, basado en las conclusiones de los grupos de trabajo. El programa de mares regionales del PNUMA aportó exámenes regionales de las actividades relativas a los arrecifes de coral para su presentación en el Simposio y apoyó la asistencia al simposio de participantes de países en desarrollo.

235. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral informó además de que estaba preparando una base mundial de datos de proyectos relativos a los arrecifes de coral. La base de datos, que se mantendría en la secretaría de la Iniciativa, estaría encaminada a suministrar información sobre proyectos relativos a los arrecifes de coral en todo el mundo y a apoyar la coordinación entre los donantes, las organizaciones no gubernamentales y los organismos de ejecución. Además, la base oficial de datos de la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral era "ReefBase: a Global Database on Coral Reef and their Resources", con información sobre más de 7.000 arrecifes de coral, estaba situada en el Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos (ICLARM) en Manila. La Red se estableció en el marco de la Iniciativa con el fin de vigilar los arrecifes de coral como componente de la etapa operacional del Sistema Mundial de Observación de los Océanos, Sistemas iniciales de observación, y había suministrado datos válidos para la ordenación, la conservación y el uso sostenible de los arrecifes de coral.

236. Respecto de los ecosistemas costeros la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral observó que el mayor descoloramiento y mortalidad de corales que jamás se había registrado había tenido efecto masivo sobre los arrecifes de coral de todo el mundo en 1997–1998, que correspondía al fenómeno de El Niño más grave de que se tenía conocimiento, seguido de un fenómeno de La Niña igualmente fuerte, según se daba cuenta en el informe sobre el estado de los arrecifes de coral del mundo en 1998. La Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral ha designado al Océano Índico central y septentrional, el África oriental, el Asia sudoriental y el Asia oriental y partes del Caribe como las regiones más gravemente afectadas, registrándose en algunas zonas una tasa de mortalidad de entre el 80% y el 95% de todos los arrecifes de coral hasta una profundidad de 30 metros. Esa mortalidad tendría consecuencias graves para la economía de las comunidades ribereñas y los pequeños Estados insulares en desarrollo que dependen del turismo y de la pesquería de los arrecifes de coral. Se ha estimado que en los próximos 20 años los efectos podrían implicar pérdidas económicas de 700 millones a 8.200 millones de dólares solamente en el Océano Índico.

237. A ese respecto la Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral indicó que se estaban adoptando varias medidas para comprender mejor y enfrentar el problema del descoloramiento de los corales. Por ejemplo, el proyecto relativo a la degradación de los arrecifes de coral en el Océano Índico, con financiación del Organismo Sueco de Cooperación para el Desarrollo Internacional, los Países Bajos y el Banco Mundial, tenía por objeto evaluar los efectos del fenómeno del descoloramiento de los arrecifes y los pueblos del Océano Índico en 1998 y buscaría otros medios para que se ganaran el sustento las personas que resultaran afectadas negativamente por el fenómeno. Además, el Departamento de Desarrollo Internacional, del Reino Unido, apoyaba un proyecto de la Comisión Oceanográfica Internacional encaminado a iniciar la vigilancia piloto de los arrecifes de coral por conducto de la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral en la India, Sri Lanka y Maldivas.

B. Recursos marinos no vivos

1. Minerales

Yacimientos de petróleo y gas costa afuera

238. La producción costa afuera corresponde a más de la cuarta parte de la producción mundial de petróleo y gas. Durante el año pasado siguió registrándose un desplazamiento del sector extractivo de petróleo y gas costa afuera a las aguas más profundas. La mayoría de los nuevos hallazgos más importantes han sido en aguas profundas,

siendo los más recientes frente a la costa del África occidental y en el Golfo de México. El porcentaje de yacimientos de petróleo y gas en aguas profundas (> 300 m) en el total de yacimientos marinos ha venido registrando un rápido aumento. Como se informa en *Offshore* (mayo de 1999, vol. 59, No. 2, pág. 40), para 1998 en el mundo entero el número de yacimientos en aguas profundas era de 109, frente a 747 yacimientos en aguas someras. El África occidental fue la región donde se registró el ritmo más elevado de actividad en materia de exploración durante el año pasado, con varios nuevos descubrimientos importantes, especialmente en las regiones de aguas profundas frente a Angola y Nigeria.

239. A principios del presente año, Petrobrás del Brasil rompió la plusmarca que había conseguido anteriormente al iniciar la producción desde una profundidad marina de 6.079 pies (alrededor de 1.853 m), cuando la empresa hizo entrar en producción el yacimiento Roncador en la cuenca de Campos frente a la costa del Brasil[91]. En 1998, la marca de sondeos en aguas ultraprofundas (7.718 pies o 2.352 m) fue lograda por un buque conocido de la comunidad oceanográfica por sus tecnologías avanzadas desde el decenio de 1970, el *Glomar Explorer*. Este buque se había utilizado para recoger muestras de nódulos polimetálicos durante la celebración de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se considera que su versión renovada es la primera de una nueva generación de buques de sondeo en aguas ultraprofundas. En 1998 también pasó a ser operacional el primer buque recién construido de la nueva generación de buques de sondeo en aguas ultraprofundas. El buque de sondeo, construido en un astillero de la República de Corea, es uno de los dos encargados por dos empresas petroleras estadounidenses para realizar sondeos en el Golfo de México y zonas de aguas profundas en otras partes del mundo. El buque de doble casco, estabilizado dinámicamente, es capaz de perforar hasta 10.000 pies (alrededor de 3.000 m) en aguas sumamente profundas.

240. Los costos de capital en aumento para la construcción de nuevos trenes de sondeo, la mayor diversidad geográfica de los sondeos costa afuera y los problemas técnicos que plantean las nuevas actividades de sondeo en aguas profundas están llevando a importantes consolidaciones a las empresas petroleras y las empresas que las abastecen de equipo de exploración y producción. Por ejemplo, las ingentes fusiones de Exxon–Mobil, BP–Amoco–Arco y Halliburton–Dresser, por ejemplo, han comenzado a crear una industria nueva y más consolidada. También en 1999 se constituyó la empresa de sondeos costa afuera más grande del mundo gracias a la consolidación de Transocean y Sedco Forex, con una capitalización en el mercado de más de 6.000 millones de dólares. Fuera de la consolidación, otra respuesta a los altos costos y las mayores exigencias tecnológicas ha consistido en que las empresas se vuelvan más eficientes. “La tendencia hacia una mayor eficiencia y mayor productividad ha llegado ahora hasta el extremo de la producción primaria, desde las operaciones en los yacimientos, siguiendo la cadena de producción, hasta el propio extremo del sector – la exploración sísmica”[92].

Hidratos de metano[93]

241. Los hidratos de metano, sustancias sólidas parecidas al hielo compuestas de agua y gas natural (metano), se encuentran en zonas de los océanos mundiales en que condiciones adecuadas de temperatura y presión hacen que el agua y el metano se combinen en una forma sólida (véanse también A/51/645, párr. 276; A/52/487, párrs. 252 y 253). Los regímenes de baja temperatura y baja presión de las regiones de gelisuelo árticas y los regímenes de altas presiones y temperaturas moderadas de cuencas oceánicas profundas con gran espesor de sedimentos crean las condiciones adecuadas.

242. La presencia de hidratos en los océanos se ha conocido desde fines del decenio de 1960. Sin embargo, hasta la fecha no se ha descubierto un método económico e inocuo de recuperación comercial de gas de los hidratos. “Varios países, entre ellos el Japón, la India y, en fecha más reciente, los Estados Unidos han puesto en marcha ambiciosos proyectos nacionales para examinar en más detalle las posibilidades que ofrecen los hidratos de gas como recurso. Estos proyectos pueden ayudar a responder cuestiones de importancia decisiva sobre las propiedades de los depósitos de hidratos de gas, la concepción de los sistemas de producción y, lo que es más importante, los aspectos económicos en la producción de hidratos de gas”[94].

243. En 1998, el Japón realizó el primer sondeo de yacimientos de hidratos conocidos en el delta del McKenzie del Canadá, en colaboración con los servicios de prospección geológica del Canadá y los Estados Unidos y ciertas universidades e institutos de investigación. El Japón proyectaba perforar pozos de ensayo en 1999 en dos sitios frente a la isla de Hokkaido.

244. En cuanto a las opciones para la tecnología de producción, en algunos yacimientos en que se sabe que existen vastas extensiones de gas bajo una capa de hidrato, se están estudiando algunos métodos para succionar el gas desde debajo de la capa a través de un tubo. Este procedimiento tiene una ventaja adicional; la extracción del gas

subyacente reduce la presión sobre la capa helada, lo que causa una transformación de hielo sólido en gas cerca de la base de la capa, con lo que se reabastece el depósito de gas subyacente. Cuando no se sabe que exista gas debajo de la cubierta de hidrato, una opción que los ingenieros están estudiando es una forma económica de bombear directamente en la capa de hidrato agua caliente o compuestos químicos afines a los anticongelantes para licuarla[95]. En todo caso, se necesitan más datos oceanográficos y geológicos antes de poder concebir cualquier tecnología de producción.

245. Teniendo presentes las limitaciones de los datos y los problemas vinculados a la posibilidad de recuperación, las estimaciones de los recursos contenidos en los hidratos de metano son enormes. El Servicio de Prospección Geológica de los Estados Unidos recientemente ha hecho una estimación moderada según la cual los yacimientos de hidratos de metano en el mundo entero representan una energía derivada de hidrocarburos que asciende al doble de las cantidades que se encuentran en todos los combustibles fósiles conocidos en la tierra. *The Oil and Gas Journal* en 1998 se refirió a diversas estimaciones que variaban entre 2.800 billones de metros cúbicos (m^3) y 7,6 trillones de m^3. Para dar una idea de la enormidad de estos yacimientos, el promedio de las estimaciones del metano contenido en hidratos bajo jurisdicción de los Estados Unidos (9.100 billones de m^3) abastecería todas las necesidades energéticas de los Estados Unidos a las tasas actuales de consumo durante 64.000 años.

Minerales no combustibles

246. Los principales tipos de minerales marinos no combustibles pueden considerarse según su presencia: a) en aguas someras de la zona próxima a la costa (profundidad del agua < 300 metros) del mar territorial o la zona económica exclusiva dentro de la jurisdicción nacional, o b) en aguas profundas de las cuencas oceánicas dentro de la jurisdicción nacional o fuera de los límites de ésta.

Minerales próximos a la costa

247. Los yacimientos próximos a la costa del mar territorial o la zona económica exclusiva de los Estados ribereños contienen primordialmente materiales industriales, arenas minerales y metales preciosos. Los minerales industriales son los materiales a granel que se recuperan para utilizarlos directamente como producto industrial y no por su contenido metálico. En el mundo entero el principal material industrial ha sido y sigue siendo la arena y la grava que se utilizan en construcción, protección de las costas y reposición de las playas. El tipo más común y útil de arena y grava se compone de granos de cuarzo derivados de la erosión de rocas continentales próximas (la arena de cuarzo puro se utiliza para fabricar vidrio); otros tipos de arena y grava están compuestos de piedra caliza (carbonato de calcio) proveniente de conchas o precipitada del agua del mar. En muchas zonas ribereñas se extraen arena y grava.

248. Las arenas minerales pueden contener pequeños porcentajes de oro, platino, piedras preciosas o minerales estanníferos o titaníferos derivados de la descomposición de rocas continentales por meteorización. El constituyente valioso se separa de la arena mineral y el grueso del material se devuelve al predio minero como desecho. La extracción de arenas minerales estanníferas sigue siendo una industria viable en sitios costa afuera del Asia sudoriental (Tailandia e Indonesia). Cabe hacer mención especial de los diamantes, que se han convertido en una industria de extracción minera en rápido crecimiento frente a las costas de Namibia y Sudáfrica, a profundidades de hasta 300 metros, con una producción anual que se aproxima a los 1.000 millones de dólares.

Minerales de aguas profundas

249. Los yacimientos de minerales del lecho marino en aguas profundas comprenden nódulos polimetálicos (manganeso, cobre, níquel y cobalto en diferentes cantidades, a profundidades de 4.000 m a 5.000 m), cortezas con alto contenido de cobalto (manganeso, cobalto, níquel y platino en diferentes cantidades; a profundidades de 500 a 2.000 m) y sulfuros polimetálicos (cobre, hierro, cinc, plata y oro en diferentes cantidades; profundidades de 2.000 a 4.000 m). Hasta ahora no se está explotando comercialmente ninguno de estos minerales de los fondos oceánicos abisales. Los nódulos polimetálicos por lo general se precipitan lentamente del agua de mar a lo largo de millones de años y crecen en las zonas abisales de las cuencas oceánicas del mundo. Las concentraciones de metales más interesantes desde el punto de vista económico (níquel y cobre) se hallan en la zona de Clarion–Clipperton del Pacífico oriental ecuatorial entre Hawai y México, donde la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos ha aprobado planes de exploración de primeros inversionistas. Al igual que los nódulos polimetálicos, las cortezas con alto contenido de cobalto se precipitan del agua de mar. Se presentan como incrustaciones de hasta 40 cm de espesor adheridas a elevaciones rocosas de los fondos marinos, como montes marinos, laderas de islas y mesetas oceánicas, donde pueden ser difíciles de recoger.

250. Luego de un estudio de previabilidad para un proyecto de programa de explotación de nódulos polimetálicos de

los fondos marinos mar afuera de las Islas Cook, una delegación noruega tenía programado visitar el país en 1999 para examinar nuevos planes. La delegación representa a un consorcio minero noruego de los fondos abisales que participa en proyectos costa afuera. Se estima que el proyecto tiene un valor de 600 millones de dólares[96].

Sulfuros polimetálicos

251. Cabe mencionar especialmente los sulfuros polimetálicos, conocidos también como sulfuros masivos de los fondos marinos, que se depositan de respiraderos hidrotérmicos de los fondos marinos (fuentes termales) sobre cordilleras volcánicas sumergidas. Las fuentes termales asociadas son una fuente de energía química que utilizan bacterias tolerantes al calor para sintetizar su alimento. Las bacterias se hallan en la base de una cadena alimenticia de organismos recién descubiertos. Se están investigando las propias bacterias en cuanto a sus posibilidades como fuentes de nuevos compuestos tolerantes al calor para procesos industriales a altas temperaturas y de compuestos bioactivos para productos farmacéuticos. Aún no se ha desarrollado la tecnología para la extracción de sulfuros polimetálicos. Aún están por determinarse los posibles efectos ambientales de la explotación minera sobre los ecosistemas en las fuentes termales activas.

252. Como se menciona en el informe del año pasado (A/53/456, párr. 302), las primeras licencias para la exploración de sulfuros polimetálicos fueron expedidas por Papua Nueva Guinea en 1997. El propietario de la licencia es Nautilus Minerals Corporation Ltd., una empresa dirigida por australianos inscrita en Papua Nueva Guinea. Nautilus anunció que se había firmado un acuerdo de asociación para la investigación con la Organización de Investigaciones Científicas e Industriales de la Federación (CSIRO), el órgano de investigación científica de propiedad estatal de Australia, a fin de cooperar en la elaboración de técnicas para explorar las zonas comprendidas en la licencia. “Según parece, constituyen los yacimientos de más alta ley jamás hallados en el mar, con valor potencial que se calcula en miles de millones de dólares. Se cuenta que las muestras del yacimiento MacManus tienen leyes medias de 26% de cinc, 15% de cobre y una ley media no superada de 25 gramos de oro y 200 gramos de plata por tonelada”[97].

253. La exploración y explotación de los sulfuros polimetálicos en zonas marítimas sujetas a la jurisdicción de un Estado ribereño se realizarán con arreglo al marco reglamentario de ese Estado ribereño. Las licencias de exploración fueron concedidas por Papua Nueva Guinea con arreglo a su *Mining Act* de 1992. Posteriormente, el Gobierno de Papua Nueva Guinea preparó un proyecto de “libro verde” sobre política en materia de explotación minera costa afuera, que puede servir de base para un código minero. El proyecto de “libro verde” se examinó en un seminario internacional celebrado en Madang (Papua Nueva Guinea) del 22 al 26 de febrero de 1999 bajo los auspicios de la Comisión de Geociencias Aplicadas del Pacífico Meridional (SOPAC), el Organismo de Extracción Minera de Metales del Japón (MMAJ), la secretaría del Foro y el Departamento de Minería de Papua Nueva Guinea. Como resultado de las deliberaciones del seminario, se preparó un “libro verde” corregido y aumentado[98].

254. La exploración y la explotación de los sulfuros polimetálicos en la zona de los fondos marinos internacionales fuera de los límites de la jurisdicción nacional (la “Zona”) se realizará con arreglo al marco reglamentario que ha de elaborar la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Como se menciona en el informe del año pasado, durante el período de sesiones de la Autoridad de agosto de 1998, la Federación de Rusia le pidió oficialmente que regulara la exploración de sulfuros polimetálicos (y también de las cortezas de alto contenido de cobalto). De conformidad con el inciso ii) del apartado o) del párrafo 2 del artículo 162 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, las normas, reglamentos y procedimientos se adoptarán dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se lo solicite a la Autoridad. Con este objeto, la Autoridad proyecta organizar un seminario en 2000 en que se examinarán los conocimientos disponibles sobre recursos mineros distintos de los nódulos polimetálicos hallados en la Zona, haciendo particular hincapié en los sulfuros polimetálicos y las cortezas de alto contenido de cobalto (ISBA/5/A/1, párr. 54).

255. Con respecto a los minerales de los fondos abisales, si bien, por una parte, parecen estar intensificándose las actividades en materia de prospección y exploración y de investigación y desarrollo, por otra parte las inquietudes sobre los efectos ambientales de la explotación de estos minerales también están hallando eco en diversas actividades que tienen lugar en los planos nacional, regional e internacional. Por ejemplo, en el seminario antes mencionado celebrado en Papua Nueva Guinea se centró la atención en los minerales sulfurados polimetálicos hallados cerca de respiraderos hidrotérmicos y las cuestiones ambientales figuraron entre los temas importantes, además de la evaluación de los recursos, la investigación y el desarrollo de la tecnología, el régimen fiscal y el marco legislativo interno. En el plano regional, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha informado de que se preparó un documento sobre los

aspectos ambientales de la minería marina y se publicará en breve. En el plano internacional, las cuestiones ambientales ocupan un lugar importante en el denominado código de minería para los nódulos polimetálicos en la zona de los fondos marinos internacionales (Reglamento sobre la prospección y exploración de nódulos polimetálicos; ISBA/5/C/4 y Add.1). La elaboración de directrices para la evaluación de los posibles efectos ambientales ocasionados por la exploración de nódulos polimetálicos en la Zona fue también el tema de un cursillo convocado por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, en colaboración con el Gobierno de China, en junio de 1998 (véase también el párrafo 36). Aunque el código minero formulado por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos atañe a la zona de los fondos marinos internacionales, es probable que influya también sobre los marcos reglamentarios nacionales y regionales.

256. Aún no existe un sector minero marino de aguas más profundas que explote nódulos polimetálicos, sulfuros polimetálicos, cortezas de alto contenido de cobalto o hidratos de metano. Antes de que comience la producción comercial, quizás ahora podría surgir un momento oportuno para aplicar el enfoque preventivo a los posibles efectos ambientales de esta futura industria. Por otra parte, es preciso obrar con cautela para que requisitos engorrosos, ya sea ambientales o de otra índole, no impidan a esta industria que llegue a materializarse alguna vez. En este contexto una cuestión importante es el mantenimiento del equilibrio logrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar entre los intereses del desarrollo y las inquietudes ambientales.

Programas sobre recursos marinos no vivos de las Naciones Unidas

257. Con respecto a los recursos marinos no vivos, en un informe preparado por el Secretario General hace unos 10 años se determinó que eran necesarios “tener un conocimiento más amplio de las posibilidades que ofrecen las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales”, una “base de información necesaria para la ordenación de los recursos y la protección del medio ambiente” y “evaluar los recursos ... de la zona económica exclusiva” (A/45/712, párrs. 37 y 38). Aún conservan su importancia las necesidades de información sobre recursos y de políticas adecuadas en materia de recursos para el desarrollo sostenible. Así pues, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su decisión 7/1, solicitó

> “que se apoyen, a petición del Estado interesado, las iniciativas nacionales para acceder más fácilmente a la información sobre los recursos y para crear políticas adecuadas a fin de facilitar la exploración y la explotación, con el consentimiento del Estado y de conformidad con la sostenibilidad de los recursos marinos vivos, de los recursos marinos no vivos dentro de sus zonas económicas exclusivas o hasta los límites exteriores de la plataforma continental, cuando proceda” (párr. 25).

2. Instalaciones y estructuras costa afuera

258. Las instalaciones y estructuras costa afuera se suelen asociar con el sector de extracción de petróleo y gas costa afuera; sin embargo, no están limitadas únicamente a ese sector. También se las utiliza para la explotación de otros recursos minerales, la piscicultura, el turismo y la recreación y el apoyo a las actividades aeroespaciales (lanzamiento de cohetes o satélites) (véase el párrafo 558; véase también A/53/456, párr. 459). Además, se necesitan instalaciones y estructuras para generar electricidad a partir de las olas, las mareas, las corrientes, los gradientes térmicos y los gradientes de salinidad. También se las ha propuesto como aeródromos flotantes para uso comercial y militar y para bases logísticas fuera de las costas (véanse los párrs. 556 y 557).

259. Además de las consideraciones de seguridad, hay tres esferas en particular que han sido objeto de atención reciente al examinar los aspectos ecológicos de las instalaciones y estructuras costa afuera: a) contaminación derivada de las actividades de extracción de petróleo y gas costa afuera; b) elaboración de directrices que rijan el destino final de instalaciones y estructuras costa afuera; y c) el régimen jurídico aplicable a unidades costa afuera móviles.

260. El régimen jurídico que rige la construcción, la explotación y la utilización de instalaciones y estructuras costa afuera en la zona económica exclusiva y la plataforma continental, al igual que la prevención de la contaminación derivadas de aquéllas, así como el régimen que regula su retiro y destinación final, está estipulado en los artículos 60, 80, 208, 210, 214 y 216 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Estos artículos están complementados además por las Directrices y normas para la remoción de instalaciones y estructuras emplazadas mar adentro en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva de la OMI de 1989 (resolución A.672(16) de la Asamblea de la OMI), las Recomendaciones sobre zonas de seguridad y seguridad de la navegación alrededor de instalaciones y estructuras mar adentro de la OMI de 1989 (resolución A.671(16) de la Asamblea de la OMI) y las disposiciones del Convenio de Londres de 1972 y su Protocolo de 1996.

Aspectos relativos a la seguridad

261. La OMM informó de que a fines de 1998 había publicado, en nombre del Grupo sobre meteorología costa afuera, un Manual de servicios de pronóstico meteorológico costaafuera (WMO/TD–No. 850). El manual proporciona un conjunto de procedimientos y normas de orientación para la preparación y difusión de servicios de pronóstico meteorológico para la explotación eficaz y sin peligro de instalaciones y estructuras costa afuera.

262. La Organización Regional de Protección del Medio Ambiente (ROPME) informó (por conducto del PNUMA) de que en la región comprendida en el Convenio regional de Kuwait de cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación, se adoptarían medidas de seguridad con respecto a la concepción, la construcción, la instalación, el equipamiento, la colocación de distintivos, la explotación y la conservación de instalaciones y estructuras costa afuera de conformidad con las disposiciones del Protocolo de 1989 al Convenio de Kuwait relativo a la contaminación del mar resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental. Estaba en prensa una guía para terreno sobre precauciones frente a los derrames de petróleo y se distribuiría en octubre de 1999.

Contaminación resultante de actividades costa afuera

263. El artículo 208 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar exige a los Estados ribereños que dicten leyes y reglamentos y tomen las medidas que puedan ser necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades relativas a los fondos marinos sujetas a su jurisdicción y de las islas artificiales, instalaciones y estructuras bajo su jurisdicción, de conformidad con los artículos 60 y 80; tales leyes, reglamentos y medidas no serán menos eficaces que las reglas, estándares y prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional. Los Estados deben procurar armonizar sus políticas al respecto en el plano regional apropiado.

264. El vertimiento de sustancias nocivas ocasionado “directamente” por la exploración, la explotación y la elaboración asociada costa afuera de recursos minerales en los fondos marinos no está comprendido en MARPOL ni en ningún otro instrumento internacional. Hay varios acuerdos regionales, entre ellos los Convenios de Helsinki y Barcelona y el Protocolo de Kuwait. La OMI en su informe a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su séptimo período de sesiones incluyó la prevención de la contaminación marina causada por actividades de extracción de petróleo y gas frente a las costas como una de las esferas que exigía la atención de la Comisión. En el informe la OMI recordó los argumentos planteados en el pasado tanto en contra como a favor de reglamentaciones mundiales. El argumento contra la elaboración de reglas internacionales estribaba en que, a diferencia de los buques, las instalaciones costa afuera estaban por lo general fijas y, por consiguiente, sólo amenazaban con contaminar localmente, problema que podía abordarse mediante reglas de carácter nacional o por acuerdos regionales. El argumento a favor de reglas o directrices mundiales estribaba en que aún había muchas regiones del mundo (muchas de las cuales eran productoras de petróleo) en las que no existía la capacidad de elaborar normas de carácter regional o nacional, por lo que algún tipo de reglas o directrices de carácter internacional ayudaría a los países de dichas regiones. En este contexto, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI recomendó una nueva evaluación de las reglamentaciones nacionales, regionales y mundiales actuales (véase MEPC 42/22, anexo 10).

265. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su séptimo período de sesiones señaló los resultados de la Reunión de Expertos sobre prácticas ecológicas de explotación de yacimientos marinos de petróleo y gas, patrocinada por el Brasil y los Países Bajos y celebrada en Noordwijk (Países Bajos) en 1997 (véase A/53/456, párr. 258), y recomendó, en el párrafo 36 de su decisión 7/1, que: a) las medidas que se adoptaran sobre los aspectos ambientales de las operaciones de extracción de petróleo y gas frente a las costas se siguieran centrando principalmente en los planos regional, subregional y regional; b) se intercambiara información, en apoyo de esas medidas, sobre la elaboración y aplicación de sistemas satisfactorios de ordenación del medio ambiente encaminados a lograr objetivos nacionales, subregionales y regionales; y c) se emprendieran iniciativas en que participaran gobiernos, organizaciones internacionales, explotadores comerciales y grupos principales para promover el intercambio de esa información y sensibilizar y alentar de manera temprana acerca de los proyectos y las actividades de extracción de petróleo y gas frente a las costas que presentaran posibles amenazas en el medio marino.

266. En respuesta a la solicitud de la División a las organizaciones intergubernamentales de que en su contribución al informe determinaran cuestiones que exigían nuevas medidas y cualesquiera recomendaciones conexas, la OSPAR declaró:

> “Si bien la OSPAR considera que es preferible abordar la reglamentación de los sectores de extracción de petróleo y gas frente a las costas a nivel de los gobiernos nacionales y las organizaciones de

mares regionales, también considera que sería provechoso fomentar reuniones con participación de gobiernos, organizaciones de mares regionales, el sector del petróleo y gas y las organizaciones no gubernamentales interesadas, para considerar la forma de fomentar la fijación de objetivos eficaces para la protección del medio marino en los planos nacional y regional y los sistemas de ordenación necesarios para lograrlos."

Novedades en el plano regional

267. La OSPAR informó de que la Comisión de la OSPAR, en su reunión celebrada en junio de 1999, había aprobado una nueva estrategia, la Estrategia sobre objetivos ecológicos y mecanismos de ordenación para actividades costa afuera, cuyo objetivo es impedir y eliminar la contaminación de fuentes situadas costa afuera y adoptar las medidas necesarias para proteger la zona marítima contra los efectos desfavorables de las actividades costa afuera (el texto de la Estrategia se puede conseguir en el sitio Web de la OSPAR en www.ospar.org). Una encuesta sobre fuentes de contaminación marina derivadas del mar, la elaboración de un plan de empleo de compuestos químicos, un nuevo plan sobre la aplicación del Protocolo de Kuwait de 1989 y la elaboración de directrices para la ordenación integrada de los productos y el agua de las instalaciones costa afuera son importantes actividades programáticas del ROPME. El PNUMA informó de que se estaba proponiendo a la segunda Conferencia de las Partes en el Convenio de Nairobi, que habría de celebrarse en septiembre de 1999, la elaboración de un protocolo sobre la exploración y explotación de la plataforma continental y de los fondos marinos y su susbsuelo[99].

Retiro y destinación final

268. En la 20ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres (mayo de 1999) se destacó la decisión 98/3 de la Comisión OSPAR relativa a la destinación final de instalaciones fuera de la costa en desuso (véase A/53/456, párr. 257). La decisión, al igual que información de otra índole de otros grupos regionales y decisiones de éstos, se tendrían en cuenta al elaborar orientaciones concretas sobre la aplicación de las disposiciones de las Directrices genéricas para la evaluación de desechos u otras materias cuyo vertimiento se puede estar considerando (aprobadas por la Reunión Consultiva en 1997), aplicables a plataformas u otras estructuras artificiales en el mar (véase LC 20/14, párr. 6.9).

269. En la misma reunión, el Grupo Científico de la Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres concluyó su labor sobre la redacción de orientación concreta para la aplicación de las directrices en relación con plataformas u otras estructuras artificiales en el mar (LC/SG 22/13, anexo 5). Se prevé presentarla a la 22ª Reunión Consultiva por celebrarse en 2000, junto con los proyectos de juegos de orientación aplicables a otros desechos.

Novedades regionales

270. El artículo 210 de la Convención exige a los Estados que adopten leyes, reglamentos y medidas nacionales que "no serán menos efectivas" para prevenir, reducir, controlar la contaminación debida a vertimientos que las normas y estándares mundiales. Las organizaciones regionales que han adoptado exigencias más estrictas para regular la eliminación de instalaciones costa afuera que las que figuran en el Convenio de Londres de 1972 y en su Protocolo de 1996 son la OSPAR y la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM) (véase A/53/456, párrs. 256 y 257). La OSPAR recordó la aprobación de su decisión 98/3 e informó de que, como continuación de esa decisión, en 1999 aprobó una estrategia sobre los objetivos ambientales y mecanismos de gestión de las actividades costa fuera (véase el párrafo 354). La ROPME informó de que tenía previsto elaborar directrices y normas para el retiro de instalaciones y estructuras costa afuera en cooperación con la OMI. En 1998, los miembros del Consejo de Cooperación Económica en Asia y el Pacífico (APEC) convinieron en que la eliminación de las instalaciones costa afuera puestas fuera de servicio debía examinarse caso por caso y que *a priori* no se debía excluir ninguna opción (información suministrada por la delegación de los Estados Unidos en la 20ª Reunión Consultiva, véase LC 20/14, párr. 12.11)

Unidades móviles costa afuera

271. El régimen jurídico aplicable a las unidades móviles costa afuera utilizado en relación con las actividades costa afuera no se puede discernir fácilmente. El Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro de la OMI, de 1989, y el Código de unidades de perforación (Código MODU de 1989), el Código sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW) (véase A/53/456, párr. 250) y el Código de Seguridad de 1997 para el transporte de carga y pasajeros por buques de suministro mar adentro (el Código de 1997) (véase A/52/487, párr. 279) aparentemente sugirieron que la determinación de si las reglas y normas internacionales para los buques también se aplican a los buques de suministro mar adentro, como las unidades

flotantes de producción almacenamiento y descarga (UFPAD), las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades móviles de perforación mar adentro (MODU) depende de varios factores: el tipo de unidad, es decir, si es autopropulsada; su modo de operación, ya sea que se encuentre o no emplazada, y si se dedica a la exploración y explotación de los fondos marinos; y el tipo de actividad que se está regulando.

272. En el 78° período de sesiones de su Comité Jurídico celebrado en octubre de 1998, el Comité Marítimo Internacional (CMI) señaló a la atención en su presentación (LEG 78/10) el hecho de que el fomento de las actividades costa fuera en los últimos 30 años había hecho que se construyeran navíos costa fuera que no se podían encuadrar fácilmente en la definición generalmente aceptada de buque y que la aplicación de ciertas convenciones del derecho marítimo a esas naves había demostrado ser difícil. El CMI estaba estudiando la necesidad y las perspectivas de elaborar una nueva convención para encarar cuestiones como la responsabilidad y los límites de responsabilidad en la indemnización por incidentes de contaminación por petróleo, así como la posibilidad de ampliar el alcance de ese tipo de convención para aplicarla, en los casos procedentes, no sólo a las unidades móviles costa fuera sino también a las estructuras fijas. Se pidió al Comité que indicara si había algún tipo de apoyo para la labor del Comité a fin de preparar un nuevo proyecto de convención[100].

273. Por otra parte, la Asociación Internacional de Sondeadores (IADC) señaló que, más que elaborar una convención sobre las naves móviles costa fuera, que probablemente no sería aceptada, sería mejor que las partes resolvieran los inconvenientes, la ambigüedad o la confusión en relación con los acuerdos internacionales existentes y su aplicabilidad a las unidades móviles costa fuera en el contexto de esos acuerdos. La IADC observó que muchos de los inconvenientes percibidos están relacionados con la aplicación nacional (o bien la falta de ella), más que con los instrumentos mismos (véase LEG 79/10). En su 79° período de sesiones, el Comité Jurídico, después de haber observado las opiniones de la IADC, que también recibieron el apoyo de algunas delegaciones, en contra la elaboración de una convención sobre naves móviles costa fuera, decidió en definitiva mantener el tema en su programa de trabajo, pero considerar la cuestión en una etapa posterior (LEG 79/11, párr. 152).

C. Protección y preservación del medio marino

274. El 15 de septiembre de 1999, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) publicó *Global Environment Outlook 2000 (GEO–2000 —Panorama ambiental del mundo)*, la evaluación más autorizada de las cuestiones ambientales, mundiales y regionales que afronta la humanidad en el nuevo milenio. Sobre la base de contribuciones realizadas por organismos de las Naciones Unidas, 850 especialistas y 30 institutos dedicados al medio ambiente, GEO–2000 brinda un panorama mundial y región por región del medio ambiente, examina una amplia gama de instrumentos y respuestas de política para encarar las cuestiones ambientales, destaca los progresos logrados y formulo recomendaciones para adoptar medidas inmediatas e integradas.

275. En cuanto al medio marino, las conclusiones de GEO–2000 son que el medio marino costero está siendo claramente afectado por las modificaciones y la destrucción de los hábitats, la sobre pesca y la contaminación. Muchos de esos impactos se deben a actividades humanas terrestres en localidades muy alejadas del mar. Por el contrario, el fondo oceánico profundo permanece esencialmente sin contaminar, aunque en algunas zonas se están comenzando a observar indicios de degradación ambiental y de declinación en muchas especies marinas.

276. En cuanto a las zonas costeras, que incluyen marismas, estuarios, manglares y arrecifes de coral, GEO-2000 concluye que el medio natural de las zonas costeras está siendo degradado por el desarrollo agrícola y urbano, las instalaciones industriales, la construcción de puertos y caminos, el dragado y el rellenado, el turismo y la acuicultura. La numerosa población que vive en las zonas costeras, e incluso la ubicada tierra adentro, genera grandes cantidades de desechos y otras sustancias contaminantes que entran al mar directamente o por conducto de las vertientes costeras, los ríos y la precipitación de la atmósfera contaminada. Si bien la contaminación costera está siendo gradualmente controlada en muchos países industrializados, en las regiones en desarrollo está aumentando rápidamente a resultas del crecimiento demográfico, la urbanización y el desarrollo industrial.

277. Según el informe, muchas aguas costeras transportan una cantidad excesiva de sedimentos y están contaminadas con microbios y nutrientes orgánicos. El nitrógeno, resultante de las descargas de desechos, las escorrentías agrícolas y urbanas y la precipitación atmosférica, es un problema particular. La destrucción de las marismas y los manglares, que actúan como filtros naturales para los sedimentos, y la cantidad excesiva de nitrógeno y desechos también han acelerado el aumento de los nutrientes. Otras fuentes de contaminación son las pérdidas de petróleo y los derrames

accidentales procedentes de la navegación, la descarga de aguas de sentina, la perforación de pozos de petróleo y la extracción de minerales. Algunos contaminantes persistentes están incluso llegando a las aguas profundas de los océanos.

278. En GEO–2000 también se señala la preocupante aparición de indicios relativos a la aceleración de la destrucción de los arrecifes de coral del mundo debido a la contaminación. Más de la mitad de los arrecifes están potencialmente amenazados por las actividades humanas, y más del 80% de ellos se encuentra en situación de riesgo en las zonas más pobladas.

279. Citando algunos estudios científicos pertinentes, en GEO–2000 se destaca que se están comprendiendo cada vez más los posibles impactos del cambio climático en el medio marino, por ejemplo, debido a que la mayor evaporación de mares más cálidos aumenta la humedad atmosférica y, de esa manera, se refuerza el efecto de invernadero. Hasta hace poco, la atención se centraba esencialmente en las repercusiones del aumento del nivel del mar en los pequeños Estados insulares y en los países de costas bajas. No obstante, podrían producirse otros efectos. Por ejemplo, de continuar el calentamiento, el agua dulce del hielo ártico derretido podría formar una capa en los mares de Noruega y Groenlandia, que provocaría cambios en las pautas de circulación oceánica profunda que podrían desviar hacia el sur las aguas de la Corriente del Golfo, con lo que se afectaría el clima de Europa occidental.

280. El calentamiento de la superficie y el aumento de la estratificación térmica, según GEO–2000, quizá reduzca la productividad del fitoplancton, que constituye el fundamento de toda la cadena alimenticia marina. El aumento de dióxido de carbono en la atmósfera puede incrementar la acidez de la superficie de los océanos que, junto con la penetración de rayos ultravioletas B también, puede reducir la productividad del fitoplancton; también puede modificar el contenido de carbonato de las aguas superficiales, lo que podría interferir en el crecimiento del coral. Recientemente el amplio descoloramiento de los corales se ha atribuido al calentamiento de las aguas superficiales.

281. Otras cuestiones que causan inquietud en relación con el medio marino citadas en GEO–2000 son el derrumbamiento de las pesquerías y la introducción de especies exóticas.

282. En cuanto a las respuestas de política para los problemas ambientales, en GEO–2000 se confirma la evaluación general hecha en GEO–1 (la edición anterior del *Panorama ambiental del mundo*, publicado en 1997) de que todo el sistema de gestión ambiental está progresando en la dirección correcta, pero muy lentamente. En el informe se destaca que en los últimos años la legislación y las instituciones ambientales se han desarrollado enérgicamente en casi todos los países y que la política de mando y control por conducto de la regulación directa es el instrumento de política más empleado, aunque su eficacia depende de la disponibilidad de mano de obra, de los métodos de aplicación y control y del nivel de coordinación institucional y de integración política. En el GEO–2000 también se observa que, si bien la mayor parte de las regiones están actualmente tratando de reforzar sus instituciones y normativas, algunas están pasando a un sistema de desregulación, a un mayor uso de instrumentos económicos y reforma de los subsidios, a depender más de las medidas voluntarias del sector privado y a una mayor participación del público y de las organizaciones no gubernamentales.

283. En cuanto a los acuerdos ambientales multilaterales, en GEO–2000 se destacan dos cuestiones. Por una parte, la eficacia de esos acuerdos depende en gran medida de los arreglos institucionales, de los mecanismos financieros y de cumplimiento y de los sistemas que se hubieran establecido para garantizar el cumplimiento; por otro lado, es difícil evaluar con exactitud la eficacia de esos acuerdos y de los instrumentos no vinculantes debido a que no se cuenta con indicadores aceptados.

284. Lo más importante de las recomendaciones de GEO–2000 es que se refuerza el llamamiento hecho en el Programa XXI en pro de la integración ambiental. En el informe se hace hincapié en que el medio ambiente sigue estando en gran medida fuera de la conciencia y de las principales preocupaciones humanas y todavía se lo considera como un aditamento de la trama de la vida. Las instituciones, las tesorerías, los bancos centrales, los departamentos de planificación y los organismos comerciales con frecuencia ignoran las cuestiones de sostenibilidad en favor de las opciones económicas a corto plazo. En ese sentido, en GEO–2000 se hace hincapié en que en la actualidad las mejores oportunidades de integrar el pensamiento ambiental al proceso de adopción de decisiones se presentan en las esferas de agricultura, comercio, inversiones, investigación y desarrollo, infraestructura y finanzas.

1. Reducción y control de la contaminación

a) Fuentes terrestres de contaminación

285. *Programa de Acción Mundial.* El Consejo de Administración del PNUMA aprobó en su 20° período de sesiones (Nairobi, 1° a 5 de febrero de 1999) la decisión 20/19 B relativa al Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades

realizadas en tierra, en la que, entre otras cosas, destacaba la necesidad de tomar medidas urgentes para acelerar la aplicación del Programa de Acción. El Consejo de Administración recomendó que la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible examinara los medios de promover una pronta aplicación del Programa como uno de los elementos de la aplicación del capítulo 17 del Programa 21 y estudiara recomendaciones con los organismos, órganos y programas pertinentes de las Naciones Unidas. El Consejo también decidió realizar en 2001 el primer examen intergubernamental del estado de aplicación del Programa de Acción Mundial, e invitó al PNUMA a que organizara, antes de finales de 1999, una reunión de un grupo de expertos, con participación de gobiernos y organizaciones no gubernamentales, para facilitar la preparación de ese examen.

286. La Oficina de Coordinación del PNUMA para el Programa de Acción Mundial, creada en noviembre de 1997, llegó a ser plenamente operacional en 1999. Su tarea principal es facilitar la aplicación regional del Programa, en particular mediante la creación de programas de acción regionales y nacionales, prestando asistencia para la preparación de evaluaciones regionales de las actividades realizadas en tierra a través de informes nacionales y mediante la identificación de esferas de acción prioritarias en un programa de acción regional. Se ha apoyado la iniciación de esfuerzos regionales para la aplicación del Programa de Acción Mundial mediante la convocación de una serie de cursos técnicos regionales para expertos designados por los gobiernos, a fin de reforzar la capacidad nacional para proteger el medio acuático frente a las actividades realizadas en tierra y promover la cooperación regional y subregional.

287. Hasta la fecha, se han preparado, como resultado de esos cursos organizados por el PNUMA en ocho regiones seis programas de acción regionales (Pacífico sudoriental, la zona marítima de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino, los mares de Asia oriental, África oriental, África occidental y central y el alto Atlántico sudoccidental) que contenían recomendaciones de acción. En 1999 se está apoyando la preparación de programas de acción regionales para el Mar Rojo y la región del Golfo de Adén y los mares de Asia meridional. En la mayoría de los cursos prácticos, los gobiernos señalaron que las aguas residuales son una importante fuente terrestre de contaminación que afecta a la salud humana y a los ecosistemas y pidieron al PNUMA que diera prioridad a ese problema. Durante el período que abarca el informe, se celebró en Viña del Mar (Chile), del 19 al 22 de octubre de 1998, un curso práctico regional de seguimiento en el que se determinó que las aguas residuales, los hidrocarburos, los metales pesados y los contaminantes orgánicos persistentes eran las fuentes de contaminación contra las que había que luchar de manera prioritaria. En la reunión para el alto Atlántico sudoccidental, celebrada en Brasilia del 30 de septiembre al 2 de octubre de 1998, los gobiernos determinaron que, en su caso, las principales fuentes terrestres de contaminación eran las aguas residuales domésticas, las aguas residuales industriales, la alteración física y la degradación del hábitat y los hidrocarburos.

288. Además de la evaluación de las actividades realizadas en tierra que prepara el Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar (GESAMP) para 1999, el PNUMA también está llevando a cabo un proyecto financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, relativo a una evaluación mundial de las aguas internacionales. El objetivo de ese proyecto es ayudar a los gobiernos y al Consejo del Fondo a trazar prioridades para identificar y apoyar proyectos incluidos en el programa de proyectos de aguas internacionales del Fondo.

289. La evaluación mundial de las aguas internacionales representa una evaluación sistemática y completa de las condiciones y problemas del medio ambiente en las aguas internacionales (transfronterizas), tanto las aguas marinas como las aguas dulces y tanto las aguas de superficie como las aguas subterráneas. La evaluación mundial de las aguas internacionales es uno de los cuatro sectores de concentración, junto con la diversidad biológica, el cambio climático y la capa de ozono, respecto de los cuales el Fondo para el Medio Ambiente proporciona financiación para proyectos y actividades cuyo objeto es beneficiar al medio ambiente mundial.

290. El proyecto empezó en junio de 1999 y durará cuatro años. Será ejecutado principalmente por el PNUMA y la Universidad de Kalmar (Suecia), en colaboración con otras organizaciones internacionales como el GESAMP, el Comité Científico sobre los Problemas del Medio Ambiente, el Comité Consultivo sobre la Protección de los Mares (ACOPS), el World Water Council, el Consejo Internacional de Uniones Científicas (CIUC) y la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) de los Estados Unidos. La financiación inicial de 14 millones de dólares de los EE.UU. ha sido proporcionada por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial y donantes bilaterales, pero se están buscando más recursos de otras posibles instituciones colaboradoras. El grupo central, basado en Kalmar, coordinará la labor de diversos equipos de tareas que cubrirán nueve megarregiones y 66 subregiones distribuidas por todo el mundo.

291. La evaluación mundial de las aguas internacionales difiere en tres aspectos importantes de los programas análogos anteriores: a) cada subregión incluirá la totalidad de la cuenca hidrográfica, así como los ecosistemas costeros y marinos en los que vierte sus aguas; b) en lugar de concentrarse en una cuestión específica tal como la diversidad biológica, la evaluación mundial de las aguas internacionales examinará en cada subregión una gama completa de cuestiones, clasificadas en cinco categorías principales: escasez de agua potable, modificación del hábitat, contaminación, sobreexplotación de las pesquerías y cambio mundial; c) en lugar de limitarse a eliminar los síntomas de la degradación del medio ambiente, la evaluación identificará y tratará las causas sociales de los problemas. Ejemplos de esas causas son las disfunciones de los mercados, las inadecuaciones de las políticas y de la administración de los asuntos públicos y las deficiencias de la información.

292. En 1998 el GESAMP publicó dos descripciones regionales de las fuentes terrestres de contaminación y las actividades que afectan al medio marino y costero y a las aguas dulces asociadas para la zona marítima de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (Golfo Pérsico/Golfo Arábigo) y para la región de África oriental (PNUMA, "Regional Seas Reports and Studies Nos. 166 y 167", respectivamente) y se están terminando otras cinco que se publicarán en 1999 (Gran Caribe, alto Atlántico sudoccidental, África occidental y central, Mar Rojo y zona marítima del Golfo de Adén, y Pacífico sudoriental). Esas descripciones proporcionan materiales básicos para una evaluación mundial de las actividades terrestres que, bajo la dirección del PNUMA, está preparando el GESAMP y que se terminará a mediados de 2000.

293. A este respecto, el Consejo de Administración del PNUMA, en su 20° período de sesiones, (en su decisión 20/19 B) pidió a la Directora Ejecutiva que, en cooperación con los gobiernos, los órganos y organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones competentes, estudiara la posibilidad de que el PNUMA convocara, antes de 2000, una conferencia mundial sobre la cuestión de las aguas residuales. En respuesta a esa decisión, la Oficina de Coordinación del Plan de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra ha preparado un Plan de Acción Estratégico sobre las aguas residuales para facilitar un proceso que lleve a la elaboración y aplicación de estrategias nacionales sobre las aguas residuales y la creación de un interés y un compromiso mundiales. Por añadidura, los instrumentos de apoyo de la Oficina de Coordinación del Plan de Acción Mundial realizarán diversas actividades y productos. En el Plan de Acción Estratégico sobre las aguas residuales se destacan: a) los problemas a que ha de hacerse frente y las oportunidades que se ofrecen; b) las medidas para atacarlos a nivel nacional, regional y mundial; c) las partes interesadas; y d) el plan de trabajo y el calendario para su ejecución. En noviembre de 1998 la Oficina de Coordinación creó una página provisional en Internet para dar información sobre el Programa. La dirección electrónica es http://www.gpa.unep.org.

294. El Programa de Acción Mundial recomendó el establecimiento de con carácter prioritario un servicio de intercambio de información para movilizar las experiencias y conocimientos, facilitar una cooperación científica técnica y financiera eficaz, y fomentar de la capacidad. A nivel mundial, el servicio de intercambio de información está estructurado en torno a organizaciones competentes según las categorías de fuentes, tal como se especifica en el Plan de Acción Mundial y se detalla en la resolución 51/189 de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1996, relativa a los arreglos institucionales para la ejecución del Programa de Acción (véase también A/53/456, párrs. 332 a 337).

295. El PNUMA prestó asistencia a la OMS, la UNESCO/COI y la OMI en la preparación de un documento que trata de la constitución de sus servicios de intercambio de información por categorías de fuentes. Varios organismos ya han prometido su colaboración con tal fin. Sin embargo, como se comunicó el año pasado, algunos se han declarado incapaces de asumir el papel de dirigir la coordinación de sus respectivas categorías de fuentes si no se les facilitan recursos financieros adicionales.

296. El PNUMA convocó recientemente una Reunión Técnica de los responsables de la adopción de decisiones relativas al servicio de intercambio de información del Programa de Acción Mundial (La Haya, 10 a 12 de mayo de 1999), con la participación de representantes de los principales organismos y gobiernos. La finalidad de la reunión era ofrecer una aportación y unas orientaciones constructivas para la determinación de la estructura global y la elaboración de un plan de trabajo realista de tareas y actividades, calendarios y funciones, y para recabar de todos los participantes en el servicio de intercambio de información el compromiso y los recursos necesarios. Se convino en que la Oficina de Coordinación del Programa de Acción Mundial colaboraría estrechamente con los organismos principales para preparar planes de trabajo y estrategias de aplicación, especialmente para el núcleo central, relativas a la cuestión de las aguas residuales y de las categorías de fuentes de contaminantes orgánicos persistentes, que se identificaron como prioridades a corto

plazo. El establecimiento del núcleo central del servicio de intercambio de información del Programa de Acción Mundial se inició oficialmente en el 22° período extraordinario de sesiones de la Asamblea General dedicado a los pequeños Estados insulares en desarrollo, en septiembre de 1999.

b) Contaminación por vertimiento y gestión de desechos

297. En lo que se refiere a las principales novedades en cuanto a la prevención y control de la contaminación por vertimientos, en particular las cuestiones que han surgido en relación con la aplicación del Convenio de Londres, de 1972 y de su Protocolo de 1996, se mencionan especialmente los debates de la 20ª Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres, celebrada en diciembre de 1998. Las medidas tomadas en relación con la eliminación de instalaciones y estructuras en el mar se mencionan en la subsección sobre las instalaciones y estructuras mar adentro (véanse los párrafos 355 a 357), en tanto que los acontecimientos recientes en lo que se refiere a la aplicación del Convenio de Basilea en relación con la retirada del servicio, reciclaje y desguace de buques y la responsabilidad e indemnización por los daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación se tratan respectivamente en las subsecciones sobre el transporte marítimo (véase el párrafo 117) y sobre responsabilidad e indemnización (véanse los párrafos 452 a 454).

298. *Relación entre el Protocolo de 1996 y el Convenio de Londres de 1972*. El Protocolo tiene por objeto substituir al Convenio de 1972 y las normas que fija son más estrictas que las establecidas por el Convenio. Esto representa un importante cambio en el enfoque de la cuestión de la reglamentación de la utilización del mar para depositar materiales de desecho. Al 30 de junio de 1999, seis países habían pasado a ser partes en el Protocolo de 1996. El Protocolo entrará en vigor 30 días después de su ratificación por 26 países, 15 de los cuales deben ser Partes Contratantes en el Convenio de 1972.

299. El artículo 23 del Protocolo no prevé la retirada automática de la Convención de los Estados que pasan a ser Partes en el Protocolo. La Reunión Consultiva de las Partes Contratantes en el Convenio de Londres señaló recientemente que los Estados que son Partes en ambos instrumentos no necesitan mantener sistemas dobles de aplicación interna porque las normas fijadas por el Protocolo son más estrictas que las del Convenio (véase LC/14, anexo 3).

300. En la 20ª Reunión Consultiva se plantearon cuestiones sobre cuál sería la relación entre los Estados una vez que entre en vigor el Protocolo. La Runión Consultiva convino en que la entrada en vigor del Protocolo crearía las siguientes cinco categorías de relaciones convencionales entre los distintos Estados: a) el Protocolo se aplicará entre dos Estados que sean Partes tanto en el Convenio como en el Protocolo; b) el Protocolo se aplicará entre un Estado que sea Parte en ambos instrumentos y un Estado que sea Parte únicamente en el Protocolo; c) el Convenio se aplicará entre un Estado que sea Parte en ambos instrumentos y un Estado que sea Parte únicamente en el Convenio; d) el Convenio se aplicará entre los Estados que sean Partes en él y no en el Protocolo; y e) no habrá ninguna relación convencional entre un Estado que sean Parte únicamente en el Protocolo y un Estado que sea Parte únicamente en el Convenio.

301. La cuestión relativa a la aplicación paralela de los dos instrumentos también es importante para las partes en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que en virtud del artículo 210 tienen que dictar leyes, reglamentos y medidas nacionales que no sean menos eficaces para prevenir, reducir y controlar la contaminación por vertimientos que las reglas y estándares mundiales. El artículo 216 obliga a los Estados a aplicar esas leyes y reglamentos.

302. *Notificación y cumplimiento del Convenio de Londres*. Se ha considerado preocupante que en los últimos años el número de Partes Contratantes que cumplen sus obligaciones de notificación conforme al artículo VI del Convenio de Londres haya disminuido por debajo del 50% (el artículo 9 del Protocolo de 1996 también contiene una obligación de notificación). Se señaló que la notificación constituye el primer paso en un proceso que incluye la evaluación del cumplimiento y, ulteriormente, el examen de la eficacia (LC 20/4). La Reunión Consultiva convino en que la falta de notificación era cuestión que merecía atención prioritaria. Decidió establecer un Grupo Especial de Trabajo sobre notificación y cumplimiento, que se reuniría con ocasión de la 21ª Reunión Consultiva, en octubre de 1999. El mandato del Grupo consistiría en hacer recomendaciones sobre: a) medidas para mejorar el nivel, la naturaleza, la calidad y el alcance de la notificación; b) iniciativas para la promoción del cumplimiento, incluida la cooperación y la asistencia técnica; c) experiencias en la aplicación de otros mecanismos de cumplimiento internacionales (se citó como ejemplo el Convenio de Basilea); d) procedimientos para la evaluación y el seguimiento del cumplimiento; y e) orientación sobre el mandato, la composición, el ámbito de competencia y los poderes

que podría tener un órgano de cumplimiento. El Grupo examinará y evaluará los problemas de falta de cumplimiento identificados por el Grupo Científico u otros grupos, así como las solicitudes de asistencia de las Partes Contratantes para mejorar el cumplimiento. Además, elaborará y recomendará a la Reunión Consultiva procedimientos en virtud del artículo VII.3 del Convenio de Londres para la aplicación efectiva del Convenio, especialmente en alta mar, incluida la notificación de los casos de buques y aeronaves que hayan sido observados realizando operaciones de vertimiento contrarias al Convenio (véase LC 20/14, anexo 2).

303. *Vertimiento de desechos radiactivos*. El Organismo Internacional de Energía Atómica recordó en su exposición que las Partes Contratantes en el Convenio de Londres de 1972 le habían pedido que estableciera y mantuviera un inventario de los materiales radiactivos que entraban en el medio marino procedentes de todas las fuentes. La razón de ese inventario era poderlo utilizar como base de información para evaluar las repercusiones de las fuentes de radionucléidos introducidas en el medio marino. El OIEA ha emprendido la preparación de ese inventario, que incluirá: a) la evacuación de desechos radiactivos en el mar; y b) los accidentes y pérdidas en el mar de materiales radiactivos. En 1991 se publicó un informe sobre el primer tema, que se actualizó en 1999 (*Inventory of Radioactive Waste Disposals at Sea*, IAEA–TECDOC–1105). Se está preparando un informe sobre el segundo tema.

304. El vertimiento en el mar de desechos radiactivos de alta actividad está prohibido en virtud del Convenio de 1972, y las enmiendas aprobadas en 1993 (que entraron en vigor el 20 de febrero de 1994) hicieron extensiva la prohibición a los desechos de baja radiactividad. Las enmiendas prohibían el vertimiento de desechos radiactivos y otros materiales, pero esa prohibición no se aplica a desechos u otros materiales (por ejemplo, fangos cloacales y materiales de dragado) que contengan los niveles *de minimis* (exentos) de radiactividad definidos por el OIEA. El Protocolo de 1996 también hace referencia a las concentraciones *de minimis* definidas por el OIEA.

305. El OIEA presentó un informe sobre la cuestión en la vigésima Reunión Consultiva, titulado “Aplicación de los principios de exclusión y exención radiológicas a la eliminación en el mar: el concepto ”*de minimis*“ con respecto a las sustancias radiactivas en el marco del Convenio de Londres 1972” (publicado recientemente con signatura IAEA-TECDOC-1068). En el informe se señala que “todos los materiales, incluidos los materiales naturales inertes, contienen radionucléidos naturales y a menudo se ven contaminados por radionucléidos artificiales”, y se dan orientaciones para juzgar si los materiales que se piensa verter en el mar pueden considerarse como esencialmente “no radiactivos” a los efectos del Convenio de Londres.

306. La Reunión Consultiva estableció un Grupo Especial de Expertos sobre la definición y la aplicación del concepto de “minimis” en el marco del Convenio de Londres que, entre otras cosas, examina el informe del OIEA y formula orientaciones prácticas destinadas a las autoridades nacionales para la aplicación del concepto de “minimis” con arreglo al Convenio de Londres (véase el informe de la Reunión, documento LC/20/14, párrs. 7.1 a 7.17). El Grupo, que se reunió en mayo de 1999, preparó un proyecto de directrices para la aplicación del concepto de “minimis” que se sometería al examen de la vigésima primera Reunión Consultiva (véase el informe del Grupo en LC/DEMIN 1/7, anexo 2). El proyecto de directrices, que reproduce varias secciones pertinentes del informe de la OIEA, tiene por objeto concreto la aplicación de los aspectos del concepto de “minimis” con arreglo al anexo I del Convenio de Londres. El Grupo, entre otras cosas, recomendó que se pidiera a la OIEA que elaborara un enfoque genérico para el desarrollo de evaluaciones especificas para la protección del medio marino, incluida la salud humana, la flora y la fauna, así como los usos legítimos del mar (ibíd, párr. 4.5).

Orientaciones para la evaluación de desechos

307. Está previsto que la labor del Grupo Científico de la Reunión Consultiva en lo que se refiere a la elaboración de orientaciones específicas según los desechos, que serían aplicables igualmente al Convenio de Londres y a su Protocolo de 1996, termine en 2000, y el conjunto completo de proyectos de directrices se presentará en la vigésima segunda Reunión Consultiva en 2000. A reserva de otro examen para asegurar la coherencia interna de todos los proyectos de directrices, el Grupo ha terminado hasta ahora proyectos de directrices específicos para la evaluación de cada uno de los desechos cuyo vertimiento se permite conforme al Protocolo de 1996, excepto los vertimientos efectuados por buques (véase LC/SG 21/13, anexos 2 a 4; y LC/SG 22/13, anexos 2 a 5)[101].

308. La Reunión Consultiva pidió también al Grupo Científico que elaborara orientaciones sobre la “colocación de materias para un fin distinto de su mera evacuación”, así como orientaciones sobre los materiales utilizados para la construcción de arrecifes artificiales (LC 20/14, párr. 6.11). En la reunión que celebró el Grupo en mayo de 1999, varias delegaciones manifestaron su apoyo a la reglamentación de esas actividades a fin de garantizar que el medio

marino estuviese protegido y que la construcción de arrecifes artificiales no se utilizara como medio de eludir las restricciones sobre la evacuación en el mar (LC/SG 22/13, párrs. 3.34 y 3.35).

c) Contaminación causada por buques

309. Desde el punto de vista cuantitativo el contaminante más importante que entra en el medio marino como resultado de las operaciones de los buques son los hidrocarburos, que se introducen sobre todo como resultado de las operaciones corrientes de los petroleros, como la descarga de los desechos de maquinarias y la limpieza de tanques. Otras substancias contaminantes que pueden introducirse en el medio marino como resultado de un accidente en que esté implicado un buque o de las descargas derivadas de la explotación de los buques son las sustancias líquidas nocivas (productos químicos), las aguas residuales, las basuras, las sustancias peligrosas transportadas a granel y los graneles sólidos. Las operaciones normales de transporte marítimo también pueden provocar la contaminación del aire y la contaminación sonora y pueden ser la causa de la introducción en el medio marino de organismos acuáticos indeseables. La utilización de pinturas antiincrustantes tóxicas en los cascos de los buques también perjudica gravemente a la vida marina.

310. Además de los Convenios de la OMI relativos a la seguridad, que son de importancia capital para la prevención de los accidentes en el mar (véanse los párrafos 125 y 156), se reconoce que el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), es el convenio internacional más importante para la prevención de la contaminación del mar por los buques. El Convenio regula las descargas de sustancias peligrosas relacionadas con la explotación normal de los buques en seis anexos: hidrocarburos (anexo I); sustancias nocivas líquidas transportadas a granel (productos químicos) (anexo II); sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos (anexo III); aguas sucias (anexo IV); basuras (anexo V); y contaminación del aire (anexo VI). Sólo están en vigor los anexos I, II y V. Los anexos III, IV y V tienen carácter facultativo. Se están redactando actualmente enmiendas al anexo IV para facilitar su entrada en vigor.

311. Las reglas y estándares internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques, que tienen que establecer los Estados con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las reglas y estándares internacionales "generalmente aceptados" o "aplicables" a los que tienen que ajustarse, dar efecto, aplicar y ejecutar figuran en las disposiciones de MARPOL 73/78. La medida en que las Partes en la Convención tienen que aplicar y ejecutar esas disposiciones, incluso si no son partes en la Convención, depende del grado de aceptación internacional de esas disposiciones.

312. Esta subsección del informe proporciona información sobre los últimos acontecimientos importantes relacionados con alguno de los anexos de MARPOL y sobre los esfuerzos realizados últimamente para mejorar la aplicación de MARPOL. También se describen los progresos logrados en la redacción de nuevos reglamentos sobre las pinturas antiincrustantes y la gestión del agua de lastre y se informa sobre las medidas recientemente adoptadas para hacer frente a los accidentes que causan contaminación. En este contexto también es pertinente la subsección sobre la responsabilidad (véanse los párrafos. 437 a 442 y 450 y 454).

Enmiendas y otras novedades importantes relativas a los anexos de MARPOL 73/78

313. *Anexos I y II*. Las dos enmiendas siguientes, que fueron aprobadas en 1997 por el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, en la resolución MEPC.75(40), entraron en vigor el 1° de febrero de 1999: a) las aguas de Europa noroccidental pasaron a ser una zona especial conforme a la regla 10 del anexo I (véase A/52/487, párr. 307 y A/53/456, párr. 345); y b) una nueva regla 25A del anexo I especifica los criterios de estabilidad sin avería para los petroleros de doble casco.

314. En su 43° período de sesiones (28 de junio a 2 de julio de 1999), el CPMM aprobó por su resolución MEPC.78(43) enmiendas al anexo I de MARPOL (requisitos para los petroleros que transportan hidrocarburos persistentes); anexo II (planes de emergencia a bordo para los casos de contaminación marina causada por los buques tanque que transportan substancias químicas y suplemento al Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Certificado IOPP) (Las enmiendas a los códigos CIQ y CGrQ aprobadas recientemente se indican en la subsección sobre el transporte de carga (véase los párrafos 146 y 147)).

315. *Contaminación del aire (Anexo VI)*En su 42° período de sesiones (2 a 6 de noviembre de 1998), el CPMM convino en poner en marcha el programa para vigilar en todo el mundo el contenido medio de azufre en los combustibles residuales, como parte del programa de acción para la aplicación del anexo VI de MARPOL 73/78. El plan de vigilancia se basará en las "Directrices relativas a la vigilancia del contenido medio de azufre en todo el mundo de los fueloleos residuales suministrados para su uso a

bordo de los buques", que fueron aprobadas por el Comité en su 43° período de sesiones (resolución MEPC.82 (43)). Las Directrices establecen una fórmula para calcular el contenido medio anual de azufre basándose en un muestreo y en las pruebas del fueloleo residual. Un ensayo de vigilancia del azufre, llevado a cabo en los Países Bajos, mostró que la cifra mundial del contenido medio de azufre 1998, calculado a partir de 50.000 muestras, daba un contenido medio de azufre estimado en un 2.9% m/m (véase MEPC 43/10).

316. Para garantizar que los motores nuevos o modificados instalados a bordo de los buques ya cumplirán las normas del Código Técnico NOx sobre el óxido nítrico cuando éste entre en vigor, el CPMM revisó las directrices provisionales para la aplicación del código técnico NOx a fin de alentar a las administraciones a que emitieran certificados provisionales que confirmaran la conformidad con los requisitos del Código (véase MPC 42/22, anexo 7).

317. El CPMM ha pedido a la OMI que realice un estudio sobre las emisiones de gas de efecto invernadero. Según los documentos presentados recientemente al Comité, las emisiones de CO_2 de los buques representa el 2% del total mundial de emisiones de CO_2 (MEPC 42/9/2). Una vez terminado el estudio de la OMI sus resultados se transmitirán a la secretaría del Convenio Marco sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas.

318. *Aplicación de MARPOL 73/78*. La plena aplicación de las reglas de MARPOL depende de que el Estado de pabellón las aplique y las haga cumplir y también de que los Estados de puerto creen instalaciones adecuadas para la recepción de las aguas de lastre contaminadas, los residuos de carga y las basuras, tal como lo exige MARPOL. En consecuencia, la OMI ha prestado atención especial a ayudar a los Estados a cumplir sus obligaciones con arreglo al Convenio (véanse los párrafos 181 al 189).

319. *Cumplimiento de MARPOL 73/78*. A fin de dar una orientación a los Estados sobre el cumplimiento y la ejecución de MARPOL, en su 41° período de sesiones el CPMM decidió que se preparara una nueva publicación "MARPOL – Cómo llevarlo a la práctica". En su 43° período de sesiones el Comité examinó el proyecto de texto de la sección relativa al cumplimiento, preparado por un grupo de trabajo por correspondencia, y analizó las siguientes cuestiones que el grupo no había podido resolver: a) si el manual debería incluir una referencia a las disposiciones de la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; b) si debería hacerse referencia a los anexos de MARPOL que todavía no están en vigor; y c) si el texto, como lo sugirieron algunas delegaciones, debería incluir, además de una referencia a las zonas económicas especiales, una referencia a las zonas equivalentes que algunos Estados utilizan en lugar de las zonas económicas especiales.

320. Liberia, en su exposición (MEPC 43/12/2), expresó la opinión de que la incorporación de demasiados elementos del texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar podría resultar en que se impusiera la Convención a Estados que son partes en MARPOL, pero no en la Convención. La opinión de Liberia fue apoyada por diversas delegaciones, incluidas algunas que son partes en la Convención.

321. Sobre la segunda cuestión no resuelta, el Comité convino en general en que las referencias al anexo VI deberían excluirse de la publicación, porque el anexo era demasiado nuevo, mientras que las referencias al anexo IV podrían ser útiles pero deberían incluirse en las notas de pie de página apropiadas. En cuanto a la tercera cuestión sin resolver, algunas delegaciones apoyaban la inclusión de una referencia a una zona equivalente en vista de que algunos países tienen una zona de pesca pero no una zona económica exclusiva, mientras que otros consideraban que esa inclusión era inadecuada. El Comité, reconociendo la importancia de todas estas cuestiones, decidió volverlas a examinar en su próximo período de sesiones (véase MEPC 43/21, secc. 12).

322. *Instalaciones de la recepción*. En informes anteriores se ha puesto de relieve el grave problema que plantea la falta de instalaciones receptoras adecuadas en muchos puertos, especialmente en mares que han sido designados zonas especiales, por ejemplo la región del Gran Caribe (véase A/52/487, párr. 314) y la región del Golfo. La creación de instalaciones receptoras adecuadas en todo el mundo es un asunto muy complejo, que requiere la participación de la industria del transporte marítimo, los operadores portuarios, las empresas petroleras y químicas y los gobiernos. Todavía se ha de encontrar una solución satisfactoria a la escasez de instalaciones receptoras en muchas partes del mundo. Se reconoce generalmente que para resolver satisfactoriamente ese problema será necesario abordar sus aspectos tanto económicos como técnicos. La OMI, en su informe al séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, destacó que el establecimiento en los puertos de instalaciones para la recepción de residuos de los buques era una esfera en la que hacían falta nuevos progresos (véase MEPC 42/22, anexo 10).

323. Entre las medidas tomadas recientemente por la OMI para hacer frente al problema de la insuficiencia de instalaciones receptoras figuran: a) la aprobación de un formato revisado para notificar las supuestas insuficiencias de las

instalaciones receptoras en los puertos, para su uso por los capitanes de los buques para la presentación de informes a la administración de su Estado de pabellón y, preferiblemente, las autoridades del Estado de puerto (véase MEPC/Circ.349); b) la aprobación de un capítulo sobre el establecimiento y explotación de instalaciones receptoras (incluidos los mecanismos de financiación) que sustituya al capítulo correspondiente del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias (véase MEPC 42/3/3, MEPC 42/WP.9 y MEPC 42/22, párr. 6.13); c) la preparación de un proyecto de directrices para garantizar la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras de desechos y de una estrategia de gestión y auditoría (proyecto de texto MEPC 43/7); y d) la presentación a la aprobación de la Asamblea en su 21° período de sesiones de un proyecto de resolución sobre el establecimiento y utilización de instalaciones portuarias de recepción de desechos. El proyecto de resolución refleja el acuerdo alcanzado en el 42° período de sesiones del CPMM de que para dotarse de unas instalaciones receptoras adecuadas el puerto debe tomar en consideración las necesidades operacionales de los usuarios y ofrecer instalaciones receptoras para los tipos y cantidades de desechos de los buques que normalmente utilizan el puerto. En el proyecto de directrices para garantizar la adecuación de las instalaciones portuarias receptoras de desechos y en la estrategia de gestión y auditoría que se ultimarán en el 44° período de sesiones del CPMM, se recuerda a los Estados partes sus obligaciones con arreglo a MARPOL, así como en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: se hace referencia a los artículos 192, 194 y 211 2).

Progresos en la redacción de nuevos instrumentos

324. La OMI ha dedicado mucha atención a terminar su labor sobre la reglamentación de las actividades que son perjudiciales para el medio marino y la vida marina: la utilización de pinturas antiincrustantes tóxicas en los cascos de los buques y el transporte de organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en su decisión 7/1, subrayó también la importancia de terminar la labor sobre estas cuestiones.

325. *Pinturas antiincrustantes*. Las pinturas antiincrustantes se utilizan para revestir los fondos de los buques a fin de impedir que se adhieran al casco ciertas formas de vida marina, como las algas y los moluscos, que frenan la marcha del buque y hacen subir el consumo de combustible. Sin embargo, esas pinturas contienen organoestaño, sustancia que según se ha demostrado tiene un riesgo considerable de toxicidad y otros impactos negativos crónicos para ciertos organismos marinos de importancia ecológica y económica, especialmente en las aguas costeras. Algunos países como el Japón han prohibido ya la presencia de organoestaño en las pinturas antiincrustantes para la mayor parte de los buques. Se están estudiando alternativas para las pinturas a base de organoestaño, es decir, revestimientos a base de cobre y pinturas a base de silicona.

326. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en el párrafo 35 f) de su decisión 7/1, recomendó que el programa para la elaboración, en el marco de la OMI, de controles relativos a las pinturas anticorrosivas nocivas utilizadas en los buques se ejecute conforme al calendario previsto, subrayando la necesidad de proporcionar a los países en desarrollo conocimientos especializados y recursos suficientes.

327. En su 42° período de sesiones, celebrado en 1998, el CPMM recomendó para su aprobación por su asamblea en su 21° período de sesiones (noviembre de 1999) un proyecto de resolución sobre los sistemas antiincrustantes. En la resolución se insta al Comité a que trabaje para elaborar rápidamente un instrumento de alcance mundial y jurídicamente vinculante que garantice la prohibición en todo el mundo de la aplicación de compuestos orgánicos del estaño que actúan como biocidas en los sistemas antiincrustantes en los buques, antes del 1° de enero de 2003, y la prohibición completa de la presencia de compuestos orgánicos del estaño antes del 1° de enero de 2008 (véase MEPC 42/22, anexo 5).

328. En el 43° período de sesiones del CPMM (junio/julio de 1999) la cuestión de si la labor preparatoria de una conferencia diplomática sobre los sistemas antiincrustantes en el próximo bienio (2000–2001) había avanzado suficientemente para asegurar, en la medida de lo posible, el éxito de la conferencia fue objeto de amplios debates y se decidió en votación nominal, con el resultado de 35 votos contra 12 y 15 abstenciones (MEPC 43/21, secc. 3). Una de las cuestiones que se examinan en el Grupo de Trabajo está preparando el texto es si el instrumento jurídico debe aplicarse a todos los buques, incluidos los buques de pesca, o si solamente debería aplicarse a los buques que se dedican a viajes internacionales, con exclusión de aquellos que se dedican solamente a viajes por las aguas costeras nacionales (MEPC 43/WP.13).

329. La Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM) comunicó (por conducto del PNUMA) que en su 20ª reunión (22 a 24 de marzo de 1999) la Comisión de Helsinki había aprobado la recomendación 20/4 de la HELCOM, relativa a las pinturas antiincrunstan-

tes que contienen compuestos orgánicos del estaño, que recomienda a los gobiernos de las Partes Contratantes en el Convenio de Helsinki que tomen medidas eficaces para eliminar la contaminación causada por esas pinturas antiincrunstantes.

330. *Organismos acuáticos patógenos en el agua de lastre*. Se ha estimado que, a escala mundial, 3.000 especies diferentes de plantas y animales se transportan cada día en el agua de lastre. La tasa de supervivencia de las especies después de la descarga del agua de lastre depende de las condiciones en la zona receptora, por ejemplo la salinidad y la temperatura. Aunque los estudios realizados indican que normalmente menos de un 3% de las especies descargadas llega a establecerse en regiones nuevas, basta con una especie exótica depredadora para causar graves daños al ecosistema y la economía locales. Por ejemplo, una vez todo el sector marisquero de Nueva Zelandia estuvo cerrado a los mercados internos y de exportación debido a la proliferación de algas tóxicas causada por la introducción de especies exóticas a través del agua de lastre de los buques[102].

331. Hoy día el único medio eficaz de interrumpir la proliferación de organismos no deseados es evitar su descarga en puertos extranjeros. Están actualmente en estudio posibles alternativas para hacer frente al problema, tales como los métodos de tratamiento biológico o químico para el control de los organismos no deseados, o bien la mejora del diseño de los buques.

332. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible recomendó, en el apartado e) del párrafo 35 de su decisión 7/1, que se alentara a la comunidad internacional a cooperar plenamente en las diversas actividades que se realizan de conformidad con los acuerdos internacionales pertinentes, como el MARPOL 73/78, para ayudar a prevenir la propagación de los organismos peligrosos que puede haber en el agua de lastre de los buques.

333. En su 43° período de sesiones el CPMM examinó la situación de la labor de su Grupo de Trabajo en lo que se refiere a la preparación de un instrumento jurídico sobre la gestión del agua de lastre. El Comité observó que quedaban varias cuestiones sin resolver, por ejemplo, la aplicación universal o la aplicación restringida sobre la base del concepto de zonas de gestión del agua de lastre (zonas escogidas en las que se aplicarían restricciones a la descarga de aguas de lastre); y el grado de aplicación de las disposiciones a ciertas categorías de buques, como los buques pesqueros, las embarcaciones de recreo, etc. Teniendo presentes éstas y otras cuestiones no resueltas igualmente importantes, el Comité convino en que aunque la preparación de un instrumento jurídico era cuestión altamente prioritaria, no había llegado a una fase que permitiría celebrar con éxito una conferencia diplomática en el bienio 2000–2001 (véase MEPC 43/21, secc. 4).

334. La HELCOM comunicó que el problema de las especies exóticas en la zona del Mar Báltico era objeto de un proyecto de la HELCOM titulado “Base de datos sobre especies exóticas”, así como de un proyecto que planeaba realizar el FMAM para la zona del Mar Báltico que, entre otras cosas, trataría de los problemas causados por la introducción de especies exóticas.

Acontecimientos regionales

335. Se prevé que todos los países del Caribe habrán ratificado el anexo V de MARPOL antes de 2001 (véase *Focus on IMO: Preventing Marine Pollution–The environmental threat*, marzo de 1998). La Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME) comunicó (por conducto del PNUMA) que había realizado un estudio sobre la posibilidad de establecer instalaciones receptoras de residuos de petróleo y otros residuos en cooperación con el Consejo de Cooperación del Golfo, la Unión Europea y la OMI. La descarga de agua de lastre por los petroleros representa la principal fuente de contaminación por hidrocarburos en la zona marítima de la ROPME. La adhesión a MARPOL 73/78 y el establecimiento de instalaciones receptoras contribuiría apreciablemente a resolver el problema.

336. La HELCOM presentó información (por conducto del PNUMA) sobre las medidas que había adoptado en 1998 (véase también A/53/456, párrs. 364 a 367). Para eliminar las descargas ilícitas en el mar, los Estados bálticos adoptaron en 1998 un conjunto de medidas que incluían la enmienda del anexo IV de Helsinki sobre la prevención de la contaminación por los buques para imponer la obligación de que antes de salir del puerto un buque descargue en las instalaciones receptoras del puerto todos los desechos producidos a bordo que está prohibido descargar en la zona del Mar Báltico. Esta exigencia entrará en vigor el 1° de julio de 2000 (véase la recomendación 19/7 de la HELCOM. La fecha indicada para la entrada en vigor se ha retrasado en seis meses con arreglo al párrafo 2 del artículo 24 del Convenio de Helsinki).

337. Entre otras medidas adoptadas por la HELCOM figuran las siguientes: recomendación 19/9 de la HELCOM relativa a la instalación de dispositivos de retención de basuras y sistemas de retención en los retretes, así como de conexiones normalizadas para aguas residuales a bordo de los buques pesqueros, buques auxiliares y embarcaciones de recreo; recomendación 19/19 de la HELCOM sobre la aplicación por los Estados del Mar Báltico de directrices

para la instalación de depósitos de retención o de equipo de filtrado o separación de agua e hidrocarburos en los buques de menos de 400 toneladas de registro bruto; recomendación 19/11 de la HELCOM sobre notificación de los residuos de los buques; recomendación 19/12 de la HELCOM sobre planes de gestión de desechos en los puertos; y recomendación 19/13 de la HELCOM sobre principios básicos para la manipulación en tierra de los desechos producidos por los buques. Esas medidas han venido acompañadas de un programa de inversiones para mejorar la disponibilidad de instalaciones receptoras en la parte oriental de la zona del Mar Báltico. La aplicación de ese programa de inversiones está coordinada por un grupo coordinador establecido conjuntamente por la Comisión Helsinki y la OMI.

338. Además de las medidas tomadas por la HELCOM en lo que se refiere a las instalaciones de recepción, que son importantes para prevenir las descargas ilícitas, la Secretaría de la HELCOM también comunicó que a fin de promover el enjuiciamiento de los infractores los Estados del Mar Báltico decidieron preparar una compilación de los regímenes nacionales de las distintas Partes Contratantes relativos a las violaciones de las medidas contra la contaminación en el mar, y también una versión de más fácil utilización para los encargados de reunir las pruebas de las infracciones.

339. Los esfuerzos de las partes en el Acuerdo de Bonn para poner término a la contaminación causada por las descargas ilícitas incluyen la intensificación de las actividades conjuntas de vigilancia aérea, tales como las Operaciones ampliadas y coordinadas de control de la contaminación en las zonas del mar con gran densidad de tráfico marítimo. También han redactado un Manual sobre directrices para facilitar el enjuiciamiento de los infractores (MEPC 43/INF.9).

Casos de contaminación: medidas de emergencia

340. *Casos de contaminación por substancias peligrosas y nocivas*. En marzo de 2000 se celebrará una Conferencia para aprobar el proyecto de Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por substancias peligrosas y nocivas. Se trata de que el proyecto de Protocolo sea aprobado por los Estados que ya son parte en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC). Como el Convenio OPRC, el proyecto de Protocolo se propone ofrecer un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra los accidentes o amenazas importantes de contaminación marina (véase el texto del proyecto en MEPC 42/22, anexo 6. Los proyectos de resolución de la Conferencia figuran en el documento MEPC 43/WP.7).

341. *Sistemas de apoyo para la intervención urgente en casos de contaminación marina*. La OMM indicó que está poniendo en práctica, en cooperación con la OMI, un sistema de apoyo para la intervención urgente en casos de contaminación marina (MPERSS), cuyo objeto es establecer un sistema coordinado a nivel mundial para el suministro de información meteorológica y oceanográfica y servicios para apoyar la intervención urgente en casos de contaminación marina en todo el mundo. La OMM coopera con el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en la aplicación del sistema MPERSS, y probará el funcionamiento del sistema en el Mediterráneo en 2000.

342. *Medidas a nivel regional*. La HELCOM comunicó (por conducto del PNUMA) que en su 20ª reunión (22 al 24 de marzo de 1999) la Comisión aprobó la Recomendación 20/5 de la HELCOM sobre Capacidad mínima para hacer frente a los derrames de hidrocarburos en las terminales petroleras. La recomendación complementa la ya existente Recomendación 11/13 HELCOM sobre la Creación de una capacidad nacional para hacer frente a los derrames de hidrocarburos y otras substancias peligrosas en el mar, y especifica los requisitos para reducir al mínimo el riesgo y las consecuencias de un derrame de hidrocarburos durante la carga o descarga de un petrolero en la terminal. Se atribuye especial importancia a los planes para casos de emergencia y al equipo de lucha contra la contaminación en las terminales petroleras.

343. La Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME) comunicó (por conducto del PNUMA) que había encargado al Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC) que aplicara el Protocolo relativo a la cooperación regional en la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras substancias peligrosas en casos de emergencia (1978). Esto suponía la preparación de un plan regional para situaciones de emergencia, capacitación (para lo cual se ha establecido en 1999 un centro de capacitación) y apoyo a la intervención de emergencia en las esferas de la información y la asistencia técnica. La ROPME también está preparando un atlas de las zonas más expuestas como ayuda para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos. También había decidido establecer un fondo de emergencia para que los Estados miembros pudieran reaccionar de manera rápida y económica ante una amenaza importante e inminente de contaminación por hidrocarburos (MEPC 43/INF.6).

344. El PNUMA comunicó que, en su reunión de abril de 1949, la Mesa de las Partes Contratantes en el Convenio

de Barcelona había estudiado enmiendas al Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras substancias perjudiciales. Los Estados miembros del Plan de Acción para el Pacífico noroccidental convinieron en el desarrollo de un plan regional para situaciones de emergencia en la reunión celebrada en 1999 sobre la preparación y reacción ante casos de contaminación marina.

d) Contaminación procedente de la atmósfera

345. Las emisiones y la concentración de los gases de efecto invernadero que amenazan causar un cambio climático mundial (véanse los párrafos 516 a 521) siguen ocupando un lugar destacado entre las preocupaciones de la comunidad internacional. La cuestión de las emisiones atmosféricas que entran en el mar por precipitación sobre grandes espacios oceánicos se está abordando sobre todo mediante negociaciones relativas a las emisiones de CO_2, la contaminación atmosférica transfronteriza y otros contaminantes específicos.

346. La contaminación de los ecosistemas marinos desde la atmósfera no parece ser ni mucho menos despreciable. Los estudios científicos siguen indicando que el aumento de las emisiones de óxido nítrico en todo el mundo, sobre todo como resultado de las actividades humanas (utilización de combustibles fósiles, ciertos cultivos, la fabricación de abonos ricos en nitrógeno) causan una saturación de nitrógeno que provoca a su vez la eutrofización (agotamiento del oxígeno) de los ecosistemas marinos, que pierden mucha de su capacidad natural para mantener una gran variedad de vegetación y de fauna. La proliferación de algas tóxicas, la pérdida del hábitat de ciertos peces, los cambios en la composición del plancton, la eliminación de cadenas alimentarias enteras y la muerte de los peces y mariscos figuran entre los síntomas de la eutrofización.

347. El aumento de las concentraciones de anhídrido carbónico (CO_2) en la atmósfera constituyen una amenaza para los arrecifes de coral en todo el mundo. Parece que la mayor acidez del agua marina causada por el aumento de las concentraciones de CO_2 en la atmósfera tiene efectos negativos sobre la formación de arrecifes al frenar la producción de carbonato cálcico por los pólipos coralinos.

348. En ese contexto es alentador observar que se están haciendo esfuerzos para reducir la contaminación atmosférica. En septiembre de 1999 se llegó a un acuerdo definitivo sobre el Protocolo para reducir la acidificación, la eutrofización y el ozono troposférico del Convenio sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia. El objetivo del Protocolo, negociado con los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), es reducir las emisiones de azufre, óxidos de nitrógeno, amoníaco y compuestos orgánicos volátiles. En función de los límites máximos fijados para las emisiones, la mayoría de los países tendrán que aplicar una reducción drástica de sus emisiones, en algunos casos más del 90%, antes de 2010. Se prevé que el protocolo se apruebe en una reunión de ministros del medio ambiente que se celebrará en Gothenburgo (Suecia) el 30 de noviembre de 1999.

349. De conformidad con su mandato, tal como se refleja en la decisión 19/13C del Consejo de Administración del PNUMA, de 7 de febrero de 1997, el Comité Intergubernamental de Negociación de un instrumento internacional jurídicamente vinculante para poner en práctica medidas internacionales respecto de ciertos contaminantes orgánicos persistentes celebró sus períodos de sesiones segundo y tercero en enero y septiembre de 1999, respectivamente. En el mandato del Comité se había destacado la necesidad de elaborar criterios basados en los conocimientos científicos y un procedimiento para identificar otros contaminantes orgánicos persistentes que puedan someterse a futuras medidas internacionales, y que en el proceso deberían incorporarse criterios relativos a la persistencia, bioacumulación, toxicidad y exposición en las distintas regiones, y tendría que tenerse en cuenta el potencial de transporte regional y mundial, incluidos los mecanismos de dispersión en la atmósfera y en la hidrosfera, las especies migratorias y la necesidad de estudiar las posibles influencias del transporte marítimo y los climas tropicales. En el tercer período de sesiones del Comité se llegó a un acuerdo provisional sobre los elementos “clave” de un futuro acuerdo, incluida la eliminación de diversos contaminantes orgánicos persistentes fabricados con carácter experimental. Una vez revisadas por los Estados participantes las negociaciones, las propuestas se examinarán en el cuarto período de sesiones del Comité, que se celebrará en Bonn del 20 al 25 de marzo de 2000.

e) Responsabilidad e indemnización

350. A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, en el artículo 235 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se pide a los Estados que cooperen en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas.

También se pide a los Estados que cooperen, cuando proceda, en la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

Aplicación de los regímenes de responsabilidad existentes

351. *Indemnización de los daños causados por la contaminación por hidrocarburos.* La indemnización de los daños causados por la contaminación provocada por los derrames de los petroleros está regida en la actualidad por el Convenio Internacional de 1969 sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas por hidrocarburos (Convenio CLC) y el Convenio Internacional de 1971 de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos (Convenio sobre el Fondo), así como por los dos Protocolos de 1992 por los que se enmendaron esos Convenios. Los Protocolos, que entraron en vigor en mayo de 1996, aumentaron considerablemente el nivel de la indemnización y ampliaron el ámbito de aplicación del régimen de indemnización de los daños causados por la contaminación por hidrocarburos a fin de cubrir los derrames en la zonas económicas especiales y la contaminación causada por derrames de hidrocarburos transportados como carga o en los tanques de combustible[103] de buques de navegación marítima construidos o adaptados para transportar hidrocarburos a granel como carga, con lo que es aplicable a los petroleros independientemente de que estén cargados o no. La indemnización por daños al medio ambiente se limita a los costos incurridos para la aplicación de medidas razonables para restaurar el medio contaminado. También pueden indemnizarse los gastos incurridos para la adopción de medidas preventivas, incluso cuando no se produzca ningún derrame de hidrocarburos, siempre que exista una amenaza grave e inminente de daños causados por la contaminación por hidrocarburos.

352. En 1998 el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos experimentó cambios importantes, dado que los principales países productores de petróleo denunciaron su participación en los Convenios de 1969 y 1971, con lo que cesaron de ser miembros del Fondo de 1971 y pasaron a ser miembros de pleno derecho del Fondo de 1992[104]. Como resultado, la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibida de los restantes miembros del Fondo de 1971 se ha reducido de 1.200 millones de toneladas métricas a 300 millones de toneladas métricas. En la novena reunión de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el representante del Fondo de indemnización de los daños causados por la contaminación por hidrocarburos señaló que, como resultado de la disminución del número de miembros del Fondo de 1971, éste no podría funcionar normalmente ni recaudar contribuciones suficientes para pagar indemnizaciones, mientras que podían surgir nuevas obligaciones como consecuencia de nuevos accidentes. El representante hizo un urgente llamamiento a todas las partes en los Convenios de 1969 y 1971 para que depositaran cuanto antes los instrumentos de denuncia y adoptaran las medidas legislativas necesarias para adherirse a los Protocolos de 1992 (SPLOS/48, párr. 54).

353. *Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de substancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP).* En lo que respecta al Convenio SNP, aprobado el 3 de mayo de 1996, ningún Estado lo ha ratificado ni se ha adherido a él. Una vez en vigor, el Convenio abrirá la posibilidad de pagar hasta 250 millones de derechos especiales de giro (DEG) (unos 336 millones de dólares de los EE.UU.) en concepto de indemnización a las víctimas de accidentes en que intervengan sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como los productos químicos. El Convenio introduce un régimen de responsabilidad causal del armador y un sistema de seguro obligatorio y de certificado de seguro. Lo mismo que con el Convenio CLC y el Convenio del Fondo, cuando ocurre un accidente que dé lugar al pago de una indemnización en virtud del Convenio SNP, el pago de la indemnización se reclamará primero al armador, hasta un límite máximo de 100 millones de DEG (unos 134 millones de dólares de los EE.UU.). Una vez alcanzado ese límite, la indemnización se pagará con cargo al segundo tramo del Fondo SNP, financiado por los propietarios de la carga, hasta un máximo de 250 millones de DEG (unos 336 millones de dólares de los EE.UU.). Esta cifra incluye las indemnizaciones pagadas con cargo al primer tramo.

354. Para abordar los problemas de aplicación del Convenio SNP, recientemente se tomó la iniciativa de convocar una reunión consultiva especial de representantes de gobiernos y de las industrias interesadas. Los problemas jurídicos y técnicos que salieron a la luz durante los debates eran la definición de “receptor”, la aceptabilidad de la cobertura del seguro y el medio de determinar los contribuyentes al Fondo SNP (LEG 80/10/2). El Comité Jurídico de la OMI, en su 79° período de sesiones, había convenido incluir en su programa la vigilancia de la aplicación del Convenio SNP, en el entendimiento de que esto no daría lugar a la renegociación de las disposiciones del tratado ni

a la elaboración de normas auténticas u obligatorias de interpretación (LEG 79/11, párr. 140).

Enmiendas a los instrumentos existentes y elaboración de nuevos regímenes de responsabilidad

355. El año pasado se han realizado progresos considerables en la enmienda del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974 y su Protocolo de 1990, para introducir el concepto de seguro obligatorio para las reclamaciones de los pasajeros, y también en la elaboración de dos nuevos instrumentos, un convenio internacional de responsabilidad e indemnización de los daños causados por los hidrocarburos contenidos en los tanques de combustible de los buques y un protocolo sobre responsabilidad e indemnización por los daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación.

356. *Prestación de garantía financiera (seguro obligatorio) para las reclamaciones de los pasajeros.* El Comité Jurídico, en su examen de los reglamentos sobre garantía financiera (o seguro obligatorio) ha dado prioridad a la relación entre las normas de garantía financiera para los pasajeros y el Convenio de Atenas de 1974 y su Protocolo de 1990, a fin de redactar enmiendas teniendo en cuenta la labor de la OACI para enmendar el Convenio de Varsovia. El nuevo Convenio de Montreal, aprobado por la OACI en mayo de 1999, introduce un régimen de responsabilidad de dos niveles por muerte o lesiones corporales de los pasajeros. El primer nivel incluye una responsabilidad causal de hasta 100.000 DEG (aproximadamente 135.000 dólares), independientemente de la culpa del transportista. El segundo nivel se basa en la presunción de culpa del transportista y no tiene límites (véase comunicado de prensa PIO 06/99 en la página Web: http://www.icao.org).

357. Según el Convenio de Atenas de 1974 y su Protocolo de 1990 un transportista es responsable por los daños o pérdidas sufridos por un pasajero si el accidente que causó el daño ocurre en el curso del transporte y es imputable a falta o negligencia del transportista. La responsabilidad puede ser limitada en la media que el transportista no haya actuado con intención de causar el daño o temerariamente. En caso de muerte o lesiones corporales causadas a un pasajero, ese límite de responsabilidad se fija en 46.666 DEG (unos 63.000 dólares) por cada operación de transporte. El Protocolo de 1990, que todavía no ha entrado en vigor, aumenta el límite de la indemnización pagadera en caso de muerte a 225.000 dólares aproximadamente.

358. El Comité Jurídico ha realizado progresos sustanciales en la redacción de enmiendas al Convenio de Atenas y su Protocolo de 1990 y se espera poder convocar una conferencia diplomática en un futuro próximo. Dado que el Protocolo de 1990 sólo ha sido ratificado hasta la fecha por tres Estados, es probable que los proyectos de enmienda propuestos incorporarán elementos de 1990 y los sustituirán. Se espera que las enmiendas al Convenio y el nuevo Protocolo faciliten una aceptación más amplia del Convenio de Atenas.

359. La OMI proporcionó información sobre los debates acerca de los proyectos de enmienda celebrados en el Comité Jurídico en su 79° período de sesiones, en abril de 1999. El Comité examinó por separado la cuestión de la garantía financiera respecto de las reclamaciones de los pasajeros y otras reclamaciones. La mayoría de las delegaciones eran partidarias de un seguro de responsabilidad obligatorio del tipo previsto en el Convenio CLC y en el Convenio SNP. No obstante, algunas delegaciones manifestaron su deseo de mantener el seguro de accidentes individuales como opción que pudiera añadirse al seguro de responsabilidad o sustituirlo.

360. El Comité examinó una propuesta para sustituir la actual base de responsabilidad reglamentada por el Convenio de Atenas por un régimen de responsabilidad de dos niveles, como el adoptado para el nuevo Convenio de Montreal de la OACI (véase párr. 443). Aunque algunos estuvieron a favor de la propuesta, ésta no contó con apoyo suficiente para ser adoptada y, en consecuencia, el Comité mantuvo su opinión de que no debía modificarse la base de responsabilidad en el Convenio de Atenas.

361. *Prestación de garantías financieras (seguro obligatorio) por otras reclamaciones.* Se ha establecido un Grupo de Trabajo especial de expertos OMI/OIT para estudiar la cuestión de la responsabilidad y la indemnización en relación con las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de gente de mar. Ese grupo se reunirá durante el próximo período de sesiones del Comité, en octubre de 1999.

362. La OMI señaló que su Comité Jurídico había examinado una versión revisada del proyecto de directrices de la OMI sobre la responsabilidad de los armadores respecto de las reclamaciones de derecho marítimo, presentada por varias delegaciones. En general se apoyó la introducción de las directrices. Algunas delegaciones manifestaron su preocupación por la posibilidad de que las directrices se declararan obligatorias como parte del control de Estado de puerto. A este respecto se señaló que la aplicación de las directrices no debería dar lugar a demoras injustificadas a la llegada, estancia y salida de los buques.

363. *Indemnización por la contaminación causada por hidrocarburos contenidos en los tanques de combustible de los buques*. Como se indica en los párrafos 438 y 439, el régimen del Convenio de 1992 y el Fondo CLC sólo cubren los daños causados por una contaminación provocada por hidrocarburos contenidos en los tanques de combustible de los petroleros, estén éstos cargados o no. No está cubierta la contaminación causada por el derrame de hidrocarburos de tanques de combustible de otros tipos de buques, a pesar de que los graneleros pueden llevar hasta 10.000 toneladas de fuelóleo. La necesidad de un régimen de responsabilidad e indemnización se señaló por primera vez a la atención de la OMI en 1994. El Comité Jurídico ha trabajado en la elaboración de un convenio internacional de responsabilidad e indemnización por los daños causados por los hidrocarburos contenidos en los tanques de combustible de los buques.

364. La OMI señaló que el Comité Jurídico, en su 79° período de sesiones (abril de 1999), había examinado un documento presentado por varias delegaciones que contenía una versión actualizada del proyecto de artículos para la propuesta convención de responsabilidad e indemnización por la contaminación causada por hidrocarburos contenidos en los tanques de combustible de los buques (LEG 79/6/1). El Comité convino en seguir adelante sobre la base de una definición del armador como persona responsable, que incluye explícitamente al propietario titular, los fletadores a casco desnudo y con cesión de la gestión náutica y el administrador y explotador del buque. El Comité también examinó diversas enmiendas al texto consecuencia de las anteriores. Sin embargo, el Comité estimó que, antes de concluir su labor sobre el tema, el grupo de delegaciones que presentaron el proyecto deberían considerar si una propuesta para la definición de "compañía" en el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS) sería una opción viable.

365. *Protocolo del Convenio de Basilea*. El PNUMA comunicó que el Grupo de Trabajo especial de expertos jurídicos y técnicos había celebrado su noveno período de sesiones en Ginebra del 19 al 29 de abril de 1999. El Grupo de Trabajo había sido establecido, de conformidad con la decisión IV/9 y de la cuarta reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea, para estudiar y elaborar un proyecto de protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación. Se prevé que la versión final del proyecto de Protocolo se presentará en la quinta reunión de la Conferencia de las Partes, que se celebrará en Basilea en diciembre de 1999.

366. El Grupo Especial de Trabajo celebrará otro período de sesiones para finalizar el proyecto de Protocolo, del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1999. En su noveno período de sesiones todavía no se había llegado a un acuerdo sobre los proyectos de artículos relativos al ámbito de aplicación, la responsabilidad causal y los mecanismos de indemnización. Otra cuestión no resuelta era la de quién debía ser responsable financieramente en caso de accidente.

367. El proyecto de texto que ha de examinar el Grupo en su próximo período de sesiones estipula la aplicación del régimen de responsabilidad desde el punto de carga de los desechos en el territorio de un Estado de exportación hasta el fin de la operación de eliminación de los desechos. Permite a una parte excluir de la aplicación del Protocolo, mediante notificación, la responsabilidad por daños atribuibles a accidentes ocurridos en su territorio, incluido su mar territorial. En caso de un accidente ocurrido en zonas fuera de la jurisdicción nacional, la indemnización por daños no cubrirá la pérdida de ingresos derivados directamente de un interés económico en cualquier utilización del medio ambiente, ni los costos de las medidas adoptadas para restaurar el medio ambiente dañado. El Protocolo se aplicará también al tráfico ilícito[105].

2. Cooperación regional

a) Examen del programa y planes de acción de mares regionales

368. El programa de mares regionales, iniciado en 1974, se basa en planes de acción revisados periódicamente, aprobados en reuniones intergubernamentales de alto nivel y aplicados, en la mayoría de los casos, en el marco de convenciones jurídicamente vinculantes sobre mares regionales bajo la autoridad de las respectivas partes contratantes o reuniones intergubernamentales. El PNUMA ha facilitado las negociaciones de 12 convenios y planes de acción sobre mares regionales y en la actualidad presta su apoyo a las negociaciones en el Pacífico centrooriental y en el alto Atlántico sudoccidental.

369. A raíz de la aprobación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra en la Conferencia de Washington, celebrada en noviembre de 1995, el PNUMA emprendió actividades para revitalizar el programa de mares regionales. Además, en virtud de su decisión 20/19 A, de 5 de febrero de 1999, el Consejo de Administración del PNUMA subrayó la necesidad de que el PNUMA fortaleciera el programa de mares regionales como

mecanismo central para la ejecución de sus actividades en relación con el capítulo 17 del Programa 21.

370. Para atender a esa necesidad y examinar cuestiones de interés común, el PNUMA convocó la segunda Reunión Mundial de convenciones y planes de acción sobre mares regionales, que se celebró en La Haya del 5 al 8 de julio de 1999. Entre las cuestiones que se examinaron figuraban la situación, los informes periódicos y el papel de las convenciones y planes de acción sobre mares regionales a efectos de la ejecución del Mandato de Yakarta sobre la conservación y el aprovechamiento sostenible de la diversidad geológica marina y costera, la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral, el Programa de Acción de Barbados para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo y el Programa de Trabajo de Buenos Aires de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. También se examinaron la ejecución del Plan global de acción para la conservación, ordenación y aprovechamiento de los mamíferos marinos, la interrelación con el derecho del mar y el fortalecimiento de los vínculos y de la cooperación en pie de igualdad entre los órganos de las convenciones y planes de acción sobre mares regionales, así como el fomento de la cooperación mutua.

Plan de Acción para el África central y occidental y Plan de Acción para el África oriental

371. El PNUMA ha preparado un documento con una perspectiva regional de las fuentes de origen terrestre y las actividades que afectan al medio marino, costero y de agua dulce correspondiente, así como un plan de acción estratégico para la región del África oriental. No obstante hay varios factores que han dado lugar a una ejecución inadecuada del programa de trabajo del Convenio para la protección, ordenación y desarrollo del medio marino y de las zonas costeras de la región del África oriental (Convenio de Nairobi), de 1985 y el Convenio sobre la cooperación para la protección y desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central (Convenio de Abidján), de 1981. Entre esos factores cabe destacar: a) la falta de fondos suficientes (obtenidos mediante el pago de las correspondientes cuotas y contribuciones prometidas al Fondo Fiduciario) a los efectos de mantener la ejecución de los programas acordados con arreglo a los convenios; b) el escaso número de ratificaciones (de los 21 países de la región del África occidental y central, 10 han pasado a ser partes en el Convenio de Abidján, de 1981; hay seis Estados partes en el Convenio de Nairobi, de 1985, que tardó 11 años en entrar en vigor); c) la falta de una coordinación eficaz de los programas en los planos nacional y regional; d) la falta de medios dinámicos en el plano nacional para lograr una utilización sostenible de los recursos marinos y costeros, lo que incluye la falta de integración de los objetivos de los convenios en las políticas y los programas nacionales de desarrollo; y e) el retraso en el establecimiento en Côte d'Ivoire de una dependencia de coordinación regional debidamente dotada y operativa en el marco del Convenio de Abidján.

372. Las posibilidades de revitalización y fortalecimiento de ambos convenios se generaron en la Conferencia Panafricana sobre ordenación ribereña integrada y sostenible (PACSICOM), celebrada en Maputo en julio de 1998. Como complemento, del 30 de noviembre al 4 de diciembre de 1998 se celebró en Ciudad del Cabo (Sudáfrica), organizada por el Comité Consultivo sobre la Protección de los Mares (ACOPS), una Conferencia de Cooperación para el Desarrollo y la Protección del Medio Marino y Costero en el África Subsahariana. En la declaración de Ciudad del Cabo se pidió al PNUMA que, en su calidad de secretaría de los Convenios de Nairobi y Abidján, preparase, en estrecha consulta con los órganos rectores de esos convenios, un plan de acción concreto para la revitalización y coordinación de los convenios, lo que exigía la creación de un mecanismo de aplicación conjunto.

373. Con objeto de aplicar la Declaración de Ciudad del Cabo sobre un proceso africano para el desarrollo y protección del medio marino y costero, en particular en África al sur de Sáhara, el PNUMA, de conformidad con la decisión 20/27 de su Consejo de Administración, decidió que, en el bienio en curso 1998–1999 y en el bienio 2000–2001, otorgaría especial prioridad a la asistencia y al fortalecimiento de las capacidades de los países africanos a los efectos del cumplimiento de los compromisos por ellos contraídos con miras a hacer frente a diversos problemas ambientales. Ello incluía, en particular, que procedieran a actualizarlos y a asegurar su viabilidad y adecuación con objeto de que constituyeran un mecanismo eficaz para hacer frente a problemas nuevos e incipientes.

374. El proceso de actualización ya ha comenzado en el caso del Convenio de Nairobi. En la Primera Conferencia de las Partes en el Convenio de Nairobi, celebrada en marzo de 1997, se reconoció que, desde su aprobación hasta su entrada en vigor en mayo de 1996, había habido una mayor sensibilización acerca de las cuestiones ambientales, la modificación del medio ambiente de la región y el desarrollo del derecho ambiental internacional. En consecuencia, de conformidad con el inciso d) del párrafo 1 del artículo 7 del Convenio y la decisión CP.1/4 de la Primera Conferencia de las Partes en el Convenio de

Nairobi, las Partes decidieron crear un grupo de trabajo especial técnico y jurídico con objeto de "estudiar la viabilidad y las modalidades para adaptar el texto del Convenio de Nairobi y sus correspondientes Protocolos (dando prioridad al Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental) a fin de tomar en consideración los cambios ambientales pertinentes y las últimas novedades en materia de leyes y acuerdos internacionales sobre el medio ambiente (entre los que destacaba el Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra)" y "formular y aprobar directrices, normas o criterios para la determinación, selección, creación y ordenación de zonas protegidas y flora y fauna silvestres en la región del África oriental (artículo 9 del Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental)".

375. Convocada por el PNUMA, del 15 al 18 de diciembre de 1998 se celebró en Quatre Bornes (Mauricio) una reunión de expertos técnicos y jurídicos con objeto de examinar el Convenio de Nairobi y el Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental. Los expertos recomendaron que en la segunda Conferencia de las Partes, que se celebraría en septiembre de 1999, se considerase la posibilidad de: a) continuar el proceso de examen del Convenio de Nairobi y del Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental y formular directrices y normas sobre la determinación, selección, creación y ordenación de zonas protegidas, de conformidad con el artículo 9 del Protocolo; b) preparar directrices para la aplicación de las disposiciones del Convenio de Nairobi; c) examinar aspectos que tal vez fuera necesario desarrollar, como la protección del medio marino frente a las fuentes y actividades terrestres, la exploración y explotación de la plataforma continental y los fondos marinos y su subsuelo, la responsabilidad y las indemnizaciones.

Plan de Acción para el Caribe

376. Las Partes en la Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe (Convenio de Cartagena) están preparando un protocolo relativo a la contaminación procedente de fuentes y actividades terrestres. Del 16 al 18 de junio de 1998 se celebró en Kingston (Jamaica) la segunda reunión de expertos en cuestiones jurídicas, técnicas y de políticas con objeto de seguir examinando el proyecto de protocolo. Del 27 de septiembre al 6 de octubre de 1999 se celebró en Aruba la Conferencia de Plenipotenciarios encargada de aclarar y resolver todas las cuestiones pendientes y aprobar el Protocolo relativo a la contaminación procedente de fuentes y actividades terrestres.

377. En colaboración con los Gobiernos del Reino Unido y de Jamaica, del 27 al 29 de octubre de 1998 se celebró en Montego Bay (Jamaica) un seminario sobre la diversidad biológica marina del Caribe. Los participantes, que procedían de toda la región del Gran Caribe, explicaron sus experiencias en materia de conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina de la región. Los participantes indicaron los obstáculos y peligros a que tenían que hacer frente al realizar esas actividades y formularon recomendaciones a los efectos de la adopción de futuras medidas.

378. Del 16 al 20 de noviembre de 1998 se celebró en Montego Bay (Jamaica) un seminario sobre tecnologías ecológicamente racionales para el tratamiento de las aguas residuales nacionales, convocado por el Programa del Medio Ambiente del Caribe, que se enmarca dentro del PNUMA, con el apoyo del Centro Internacional de Tecnología Ambiental del PNUMA, ubicado en Osaka (Japón). Los asistentes, que eran más de 60, intercambiaron información y datos sobre sistemas nuevos o innovadores de recogida y tratamiento de las aguas residuales. El seminario fue convocado como medio de apoyo a la coordinación de los proyectos y actividades que realizaba el Programa del Medio Ambiente del Caribe a los efectos de impedir, reducir y controlar la contaminación procedente de fuentes y actividades terrestres.

379. A comienzos de 1999, el Programa del Medio Ambiente del Caribe concluyó un importante proyecto de difusión de información en la región del Gran Caribe mediante la creación de una red de información del medio marino y costero para esa región. El objetivo que se persigue es mejorar la coordinación entre los países de la región y facilitar el intercambio de información sobre el medio ambiente. Además, la página del Programa del Medio Ambiente del Caribe en la Web (http://www.cep.unep.org) se utiliza cada vez más para divulgar información y las publicaciones pertinentes en formato electrónico. Además, el sitio se ha actualizado para incluir el sitio en la Web de la Dependencia de ordenación de la zona costera de Barbados (http://www.cep.unep.org/barbados/czmu/coastal.htm). Este último sitio contiene información sobre el medio ambiente marino y costero de Barbados y sobre cuestiones de ordenación de la zona costera.

380. El Programa del Medio Ambiente del Caribe sirve de punto de contacto para la Iniciativa Internacional de Arrecifes de Coral de la Región del Gran Caribe y para prestar apoyo a las actividades de la Red Mundial de

Vigilancia de los Arrecifes de Coral, enmarcada dentro de la Iniciativa. De conformidad con su objetivo de fortalecer la ordenación de las zonas marinas protegidas, el Programa del Medio Ambiente del Caribe presta apoyo a diversas actividades, como el establecimiento de una base de datos general sobre las zonas marinas protegidas (véase párr. 505). El Programa del Medio Ambiente del Caribe preparó y ejecutó el único proyecto general de ámbito regional de la Iniciativa Internacional de Arrecifes de Coral relacionado con el turismo costero sostenible, proyecto que contó con una amplia financiación por parte de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). Ese proyecto multidisciplinario de tres años de duración, que concluyó recientemente, tenía como objetivos mejorar la calidad del medio ambiente y la protección de los recursos naturales de las costas y de los mares de la región, para lo cual se fomentaba la utilización de prácticas ecológicamente racionales por parte del sector turístico, y, por ende, se reduciría el impacto ambiental del turismo en los recursos costeros y marinos.

Mar Rojo y Golfo de Adén

381. Con arreglo al Plan maestro regional para el Mar Rojo, que está financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, del 21 al 25 de febrero de 1998 se celebró en Yeddah (Arabia Saudita) un seminario de capacitación regional sobre la lucha contra los derrames petroleros, al que asistieron representantes de Jordania, Djibouti, la Arabia Saudita, el Sudán, Egipto y el Yemen. Del 21 al 25 de junio de 1998 se celebró en Port Said (Egipto) otro seminario de capacitación regional sobre la ordenación integrada de las zonas costeras, cuyos 18 participantes procedían de Jordania, Djibouti, la Arabia Saudita, el Sudán y el Yemen.

Convenio de Kuwait

382. La Organización Regional para la Protección del Medio Ambiente Marino está preparando un protocolo sobre la diversidad biológica y sobre el establecimiento de zonas especialmente protegidas (véase párr. 501). En colaboración con el PNUMA se ha preparado un proyecto de directrices para la ordenación integrada de las zonas costeras y marinas en el marco de esa Organización Regional. Las directrices fueron examinadas en una reunión de expertos celebrada en Muscat los días 29 y 30 de mayo de 1999.

383. La Organización Regional para la Protección del Medio Marino ha encomendado al Centro de ayuda mutua para casos de emergencia marina que aplique el Protocolo relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia (1978) (véanse más detalles en el párrafo 430).

384. Por lo que respecta a los acuerdos regionales sobre el control portuario por parte de los Estados, el Centro de ayuda mutua para casos de emergencia marina llevó a cabo un estudio regional en 1998 y 1999 con objeto de examinar diferentes procedimientos de inspección, normas y sistemas de seguridad en los Estados miembros de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino. En junio de 1999 se celebró una reunión al respecto en cooperación con la OMI y la secretaría del Consejo de Cooperación del Golfo, reunión en la que se preparó el primer proyecto de acuerdos regionales de control portuario por parte de los Estados.

385. Las principales esferas de atención de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino en lo concerniente al desarrollo de la capacidad de los organismos de protección ambientales de sus Estados miembros son la capacitación en actividades de vigilancia de la contaminación del medio marino y en la evaluación de las garantías de calidad y de ordenación del medio ambiente. Otro objetivo principal es el establecimiento de instrumentos jurídicos para la ordenación de los recursos naturales marinos y la aplicación de las normas correspondientes.

Plan de Acción para el Mediterráneo

386. La Mesa de las Partes en el Convenio de Barcelona celebraron una reunión en Atenas los días 29 y 30 de abril de 1999. Se examinaron, entre otras, las cuestiones siguientes: las modificaciones del Protocolo de cooperación para luchar contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia en el Mar Mediterráneo; y la estrategia de información del Plan de Acción para el Mediterráneo. Se organizaron tres reuniones de grupos de trabajo de la Comisión Mediterránea sobre el Desarrollo Sostenible que examinaron diferentes cuestiones ambientales.

387. La Comisión Mediterránea sobre el Desarrollo Sostenible celebró su quinta reunión en Roma del 1° al 3 de julio de 1999 y formuló recomendaciones y propuestas de actuación sobre los indicadores de desarrollo sostenible, el turismo y el desarrollo sostenible y la información, las actividades de sensibilización y la participación. Las recomendaciones habían de presentarse en la 11ª reunión de las Partes en el Convenio de Barcelona (Malta, 27 a 30 de octubre de 1999).

388. En su cuarta reunión, celebrada del 12 al 14 de abril de 1999, los centros de coordinación de las zonas especial-

mente protegidas aprobaron un plan de acción para la conservación de la vegetación marina del Mar Mediterráneo (véase párr. 502).

389. Con ayuda de una subvención del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el PNUMA, en colaboración con la OMS, ha preparado un informe titulado "Identification of Priority Pollution Hot Spots and Sensitive Areas in the Mediterranean" (MAP Technical Reports Series No. 124, PNUMA, Atenas, 1999) (véase párr. 503).

Mares del Asia meridional

390. En el marco del Plan de Acción para los Mares del Asia Meridional, en septiembre de 1998 se impartió un curso de capacitación sobre ordenación integrada de las zonas protegidas costeras y marinas, concentrado en la región de los mares del Asia meridional. El Programa cooperativo de Asia meridional para el medio ambiente (SACEP) coordinó la preparación de un informe titulado "A Review of the Progress in Implementation of Management Actions for the Conservation and Sustainable Development of Coral Reef Ecosystems in South East", que se presentó en un simposio internacional sobre la ordenación de los ecosistemas tropicales marinos, celebrado en Townsville (Australia) en noviembre de 1998. Con el apoyo técnico de la UICN, el Banco Asiático de Desarrollo ha acordado facilitar ayuda durante dos años para preparar y aplicar un programa de ordenación integrada de los ecosistemas costeros y marinos ecológicamente vulnerables (2001–2002).

Atlántico sudoccidental

391. Del 30 de septiembre al 2 de octubre de 1998 se celebró en Brasilia un seminario regional al que asistieron expertos de los Gobiernos de la Argentina, el Brasil y el Uruguay con objeto de pasar revista a las actividades de origen terrestre. Se indicó que las fuentes principales de contaminación eran las aguas residuales domésticas, las aguas regionales industriales, los hidrocarburos, la alteración física y la degradación del hábitat.

Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental

392. En la región se celebraron dos seminarios: uno sobre supervisión a nivel regional, que tuvo lugar en Vladivostok (Federación de Rusia) del 1° al 3 de julio de 1999, y otro sobre gestión de datos e información, celebrado en Beijing del 6 al 8 de julio de 1998. En el seminario celebrado en Beijing, se presentaron y examinaron informes nacionales y se formularon recomendaciones para futuros programas.

393. En la cuarta reunión intergubernamental, celebrada en Beijing los días 6 y 7 de abril de 199, los Estados miembros decidieron establecer una red de centros de actividad regionales.

394. Por último, la tercera reunión sobre preparación y lucha contra la contaminación marina se celebró en Yuzhno–Sakhalinsk (Federación de Rusia) del 13 al 15 de julio de 1999. En la reunión, los Estados integrantes del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental acordaron seguir preparando un plan regional para situaciones de emergencia.

Pacífico sur

395. El PNUMA cooperó con el Programa Regional para el Pacífico Sur para el Medio Ambiente (SPREP) en diversas actividades, incluida la preparación del informe GEO–2000 para el Pacífico y la presentación del informe sobre la región del Pacífico en la séptima reunión de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible. Además, se emprendieron actividades conjuntas en relación con la gestión de desechos.

Establecimiento de un programa de mares regionales para el Pacífico centrooriental

396. A comienzos de 1998 se emprendió la preparación de un proyecto de Plan de Acción y de una Convención Marco para un programa de mares regionales para la región del Pacífico centrooriental, en consulta con representantes de alto nivel de los Gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá. En su 20° período de sesiones, el Consejo de Administración del PNUMA aprobó su decisión 20/20, de 4 de febrero de 1999, en la que apoyó las medidas adoptadas para facilitar el establecimiento del programa de mares regionales propuesto para la región del Pacífico centrooriental. Además, el Consejo tomó nota del amplio apoyo brindado por los gobiernos interesados al proyecto del Plan de Acción y de Convención Marco. Esos gobiernos han sido invitados a respaldar la reunión propuesta de expertos de alto nivel designados por los gobiernos para examinar las propuestas que se formulen a los efectos de preparar una Convención y un Plan de Acción para la protección del medio marino y costero de la región del Pacífico centrooriental.

b) Otras regiones

Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM)

397. Se ha formulado una propuesta sobre zonas protegidas costa afuera en el Mar Báltico, en la que se indican 24 nuevas zonas, situadas principalmente fuera del mar territorial, que deben incluirse en el sistema existente de zonas costeras y marinas protegidas del Mar Báltico (véase párr. 507).

398. Con objeto de reducir los efectos nocivos del nitrógeno, del fósforo y de los plaguicidas utilizados en actividades agrícolas, en 1998 los Estados del Báltico modificaron el anexo III del Convenio de Helsinki relativo a la prevención de la contaminación procedente de fuentes terrestres con objeto de incluir normas para la prevención de la contaminación causada por las actividades agrícolas. Esas modificaciones entrarán en vigor el 1° de julio del 2000. (Véase la recomendación 19/6 de la HELCOM. La fecha indicada de entrada en vigor se ha retrasado seis meses de conformidad con el segundo inciso del párrafo 2 del artículo 24 del Convenio de Helsinki). La cuestión se abordará también en un proyecto del Fondo para el Medio Ambiente Mundial previsto para la zona del Báltico, en el que, entre otras cosas, se dispondrá la adopción de medidas para reducir la contaminación procedentes de fuentes no localizadas de la agricultura. Además, en 1998 los Estados del Báltico acordaron la adopción de medidas para poner en práctica la estrategia sobre la cesación de descargas, emisiones y liberación de sustancias nocivas para el año 2020. El objetivo fundamental de la estrategia es establecer una selección pragmática de sustancias y grupos de sustancias y mecanismos para establecer prioridades, así como delimitar y establecer las medidas pertinentes para reducir las descargas.

399. Otras medidas adoptadas para reducir y controlar las fuentes de contaminación terrestres son: a) las medidas encaminadas a reducir las emisiones procedentes de la piscicultura de agua dulce (recomendación 20/1 de la HELCOM); b) la aprobación de los plaguicidas (productos de fitoprotección) que vayan a utilizarse en la superficie de captación del Mar Báltico (recomendación 20/2 de la HELCOM); c) la reducción de los elementos nutrientes y otros contaminantes procedentes de los terrenos forestales (recomendación 20/3 de la HELCOM). (En relación con las emisiones ilegales en el mar, véanse párrs. 423 a 425; en lo concerniente a las pinturas antiincrustantes, véase párr. 416; por lo que respecta a la capacidad para hacer frente a los derrames de petróleo, véase párr. 429.)

400. Todas las actividades de vigilancia del medio ambiente costero y marino de la HELCOM se realizan en el marco de un único programa, el programa COMBINE, en el que el CIEM desempeña funciones de centro de datos por temas de la HELCOM. Las emisiones, la deposición, las descargas y el arrastre fluvial procedentes de fuentes localizadas y no localizadas de toda la cuenca fluvial de Mar Báltico se supervisan en el marco del programa de compilación de la carga de contaminación.

Comisión del Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste (Convenio OSPAR)

401. El Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste (Convenio OSPAR) entró en vigor el 25 de marzo de 1998. El Convenio sustituye al Convenio de Oslo de 1972 y al Convenio de París de 1974, de los que constituye una actualización. La nueva Comisión del Convenio OSPAR celebró su primera reunión a nivel ministerial en Cintra (Portugal) del 21 al 24 de julio de 1998. La Comisión celebró su segunda reunión en junio de 1999.

402. En el Convenio OSPAR se prevé la posibilidad de ampliar su alcance mediante la aprobación de nuevos anexos. En consecuencia, la Reunión Ministerial aprobó por unanimidad un anexo relativo a la protección y conservación de los ecosistemas y la diversidad biológica de la zona marítima. Además, la Reunión aprobó una estrategia para aplicar el nuevo anexo y orientar la labor a largo plazo de la Comisión en ese ámbito. Por otra parte, se aprobaron tres estrategias para orientar las actividades de lucha contra la contaminación de la zona marítima. La Reunión Ministerial aprobó asimismo una decisión jurídicamente vinculante por la que se prohibían todos los vertimientos procedentes de acerías no utilizadas costa afuera. (Los detalles del anexo, la estrategia para aplicarlo, las tres estrategias de lucha contra la contaminación y la decisión pueden consultarse en el documento A/53/456, párrs. 257, 316 y 413.) Tomando como base la decisión, la Comisión, en su reunión de junio de 1999, aprobó una quinta estrategia, relativa a objetivos ambientales y mecanismos de gestión para las actividades costa afuera (véanse también párrs. 354 y 357).

3. Zonas marinas protegidas/zonas marinas especialmente sensibles

403. Las preocupaciones que suscita la degradación del medio marino y su ecosistema, particularmente en las zonas costeras de resultas de la contaminación de fuentes terrestres y otras actividades, así como la explotación excesiva de los recursos marinos vivos han dado lugar a que cada vez sea más necesaria la adopción de medidas para mitigar y controlar esos efectos negativos, sobre todo en las zonas marinas especialmente sensibles, incluidas las zonas de gran importancia y productividad biológicas.

404. Las medidas que puede adoptar un Estado concreto para proteger una zona y sus especies dependen de las actividades que intente regular. A excepción de las normas sobre la navegación, todo Estado puede adoptar unilateralmente las medidas que desee para proteger una zona que se encuentre bajo su jurisdicción nacional, estableciendo, por ejemplo, una zona marina protegida. Si un Estado desea adoptar medidas para proteger de las actividades de la navegación una determinada zona o sus especies, de conformidad con el párrafo 6 del artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ese Estado ha de recabar primero la autorización de la OMI, en su calidad de organización internacional competente, para poder ampararse en las medidas que dicha organización haya establecido a tal efecto, como, por ejemplo, el establecimiento de una zona especial en el marco del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) o la adopción de medidas sobre rutas de navegación. Además, ese Estado puede pedir a la OMI que indique que la zona en cuestión es especialmente sensible.

405. El establecimiento de una zona marina protegida o la adopción de otras medidas de conservación en la zona económica exclusiva, como, por ejemplo, la reglamentación de las temporadas y áreas de pesca de conformidad con el inciso c) del párrafo 4 del artículo 62 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, no puede dar lugar a una restricción del derecho de navegación de otros Estados, a menos que esas restricciones hayan sido aprobadas por la OMI. Dado que las zonas marinas protegidas no requieren forzosamente ninguna protección especial frente a las actividades de la navegación y que, por otra parte, tal vez no haya sido declarada zona marina protegida una zona de mar en la que sean aplicables las medidas de la OMI, esta sección se ocupa por separado de las zonas marinas protegidas y de las medidas para proteger a las zonas marinas de las actividades de la navegación.

406. Con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados están obligados a conservar y gestionar sus recursos naturales, lo que incluye, por ejemplo, la obligación de tener en cuenta los efectos de las medidas de conservación de los recursos vivos sobre las especies dependientes o asociadas (artículo 61 4)) y la obligación de los Estados, conforme al párrafo 5 del artículo 194, de proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro. Esas obligaciones se han visto reforzadas por el hecho de que en el Convenio sobre la Diversidad Biológica se dispone que las partes han de establecer zonas marinas protegidas dentro de las zonas bajo su jurisdicción nacional, a lo que se suman varias convenciones y protocolos regionales en los que también se prevé, entre otras cosas, el establecimiento de zonas protegidas por las partes.

407. Las zonas marinas protegidas constituyen mecanismos útiles e importantes para los diversos niveles de conservación, gestión y utilización sostenible de la diversidad biológica y los recursos marinos y costeros. Esas zonas pueden tener dimensiones reducidas o amplias y establecerse para la consecución de diversos objetivos de ordenación, que van desde la protección en sentido estricto a los usos múltiples. Al igual que en el caso de las zonas terrestres protegidas, el grado de protección de las zonas marinas protegidas puede variar y debe hacerse eco de sus objetivos concretos en materia de conservación. Ha de contarse con recursos financieros y técnicos y con personal capacitado, al tiempo que los interesados directos y, en particular, las comunidades locales, deben participar en el establecimiento y la gestión de las zonas marinas protegidas, ya que ello resulta fundamental para su ordenación eficaz. De hecho, las zonas marinas protegidas cumplen mejor su cometido cuando se establecen en el contexto de un plan de ordenación integrada.

408. En su decisión 7/1 (párr. 22), la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible alentó a los Estados a que establecieran y ordenasen zonas marinas protegidas, junto con otros mecanismos de ordenación adecuados, de conformidad con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sobre la base del programa de trabajo del Convenio sobre la Diversidad Biológica y su Mandato de Yakarta a fin de garantizar la conservación de la diversidad biológica y la ordenación y el empleo sostenibles de los océanos.

409. La secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica, a la que la Conferencia de las Partes ha pedido que formule criterios para el establecimiento de zonas marinas y costeras protegidas y su ordenación, indicó que le resultaría prácticamente imposible acometer esa tarea sin basarse en la experiencia previa de las organizaciones e iniciativas pertinentes. A fin de alcanzar el objetivo indicado, la secretaría está cooperando o ha iniciado conversaciones con las siguientes organizaciones e iniciativas: la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Secretaría de las Naciones Unidas; la Convención para la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, la Convención relativa a los humedales, la OMI, las convenciones y planes de acción sobre mares regionales del PNUMA, el Programa intergubernamental sobre el hombre y la biosfera de la UNESCO y la UICN y su Comisión Mundial sobre Zonas Protegidas.

Los arrecifes de coral y las zonas marinas protegidas

410. En el informe que prepararon conjuntamente la secretaría de la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral, la COI, el PNUMA y la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral, se destacaba que la Iniciativa, en su llamamiento reiterado para la adopción de medidas (aprobado en 1998 y explicado con detalle en la subsección relativa a la diversidad biológica marina y costera (párrs. 312–324)), había señalado que habían de adoptarse las siguientes medidas en relación con las zonas marinas protegidas: a) mejorar la ordenación y la utilización sostenible de los recursos pesqueros de los arrecifes de coral y los ecosistemas conexos mediante el establecimiento de zonas marinas protegidas en régimen de participación en el plano comunitario y en planos más amplios; y b) observar y restablecer los valores y funciones de los ecosistemas marinos tropicales delimitando zonas marinas protegidas en el contexto de un enfoque de gestión del ecosistema. Además, la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral hizo hincapié en la interrelación que existía entre las zonas marinas protegidas, el turismo y el sector privado y pidió el reconocimiento y la participación del sector privado, en calidad de posible socio importante, en la creación y la ordenación de las zonas marinas protegidas de arrecifes de coral.

411. La secretaría de la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral considera que, aunque uno de los principales objetivos de las zonas marinas protegidas es proteger la diversidad biológica, particularmente de las especies de peces de interés comercial, se han delimitado escasas zonas de protección de lugares en los que los peces de los arrecifes de coral se agrupan para reproducirse. Por el contrario, los pescadores locales suelen recomendar zonas de conservación fuera de los lugares de reproducción, dado que éstos pueden explotarse fácilmente. Ello da lugar a la pesca excesiva en los arrecifes y a la consiguiente disminución de alimentos de las poblaciones locales, así como a la disminución de los ingresos procedentes del turismo marino. Es urgente delimitar lugares en que haya bancos de reproducción y protegerlos al máximo en calidad de zonas marinas protegidas o zonas especialmente protegidas con cierres estacionales que coincidan con los períodos de reproducción. Al delimitar las zonas marinas protegidas, también debe darse prioridad a los lugares que proveen de larvas a los hábitat de aguas abajo, los cuales constituyen zonas de absorción de las larvas. Por consiguiente, es preciso realizar investigaciones urgentes para determinar la relación existente entre los hábitat y seleccionar así los lugares que han de considerarse preferentemente zonas marinas protegidas y establecer corredores para la circulación de las larvas y la conservación de la diversidad biológica. Las evaluaciones preliminares de la interrelación existente entre los arrecifes de coral a escala regional entra dentro del ámbito de competencias de la Red Mundial de Vigilancia de los Arrecifes de Coral, proyecto cuyo objetivo es aplicar el marco de actuación de la Iniciativa internacional sobre los arrecifes de coral de manera estratégica. Asimismo se están examinando evaluaciones más detalladas como parte de un anteproyecto del Fondo para el Medio Ambiente Mundial relativo a investigaciones con fines concretos, el cual está preparando el Banco Mundial.

Acontecimientos en el plano regional

412. Varios convenios regionales contienen disposiciones relativas a la designación de zonas marinas protegidas por las partes contratantes. A continuación figura información facilitada por el PNUMA sobre acontecimientos que han tenido lugar recientemente en el marco de su programa de mares regionales y en otras regiones (véase también la subsección sobre cooperación regional para la protección y conservación del medio marino, párrs. 455 a 489).

413. *África oriental*. En la reunión de expertos jurídicos y técnicos encargada de examinar el Convenio de Nairobi de 1985 y el Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental, celebrada en diciembre de 1998 (véase párr. 462), se recomendó a la segunda Conferencia de las Partes, en su segunda reunión (septiembre de 1999), que considerara la posibilidad de formular directrices y normas en relación con la identificación, la selección, el establecimiento y la ordenación de zonas protegidas, según se exige en el artículo 9 del Protocolo.

414. *Región abarcada por la Organización Regional para la Protección del Medio Marino*. La Organización Regional para la Protección del Medio Marino está preparando un protocolo sobre la diversidad biológica y el establecimiento de zonas especialmente protegidas. En ese instrumento se regulará la conservación, la protección y el restablecimiento de la salud y la integridad del ecosistema y la diversidad biológica en la región que abarca la Organización Regional para la Protección del Medio Marino. El protocolo servirá para proteger a las especies amenazadas y en peligro, los hábitat críticos, los lugares de especial importancia y los tipos representativos de ecosistemas costeros y marinos, su diversidad biológica y su utilización sostenible para garantizar la viabilidad y la diversidad a largo plazo.

415. *Región del Mediterráneo*. En su cuarta reunión, celebrada en abril de 1999, los centros de coordinación de

las zonas especialmente protegidas aprobaron un Plan de Acción para la conservación de la vegetación marina del Mar Mediterráneo (como complemento del Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo, de 1995). Se espera que el Plan de Acción se aprobará en la 11ª reunión de las Partes en el Convenio de Barcelona (octubre de 1999).

416. Merced a una donación del Fondo para el Medio Ambiente Mundial, el PNUMA, en colaboración con la OMS, ha preparado un informe titulado "Identification of Priority Pollution Hot Spots and Sensitive Areas in the Mediterranean" (MAP Technical Reports Series No. 124, PNUMA, Atenas, 1999). El informe se enmarca en el Programa de Acción Estratégico para el Mediterráneo, como complemento del Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre.

417. La Universidad de las Naciones Unidas informó de que, junto con la Universidad de Sassari (Cerdeña), había puesto en marcha un proyecto conjunto de investigación y capacitación sobre la ordenación integrada de las zonas marinas protegidas, centrado en el desarrollo de la capacidad, el establecimiento de redes, el fortalecimiento de las capacidades institucionales, la administración y la sensibilización de la opinión pública. El proyecto, de ámbito regional, se centra en el Mar Mediterráneo a los efectos de promover la cooperación con las instituciones docentes y de investigación de la región. En el mes de octubre de 1999 había de celebrarse en Sassari un cursillo sobre parques marinos en su calidad de instrumentos para la ordenación integrada de las zonas costeras. Un importante componente del proyecto es la base de datos sobre educación y capacitación en ordenación integrada de las costas y los océanos, en la que colaboran la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y la División de Energía Sostenible y Medio Ambiente del PNUD en el marco del programa Train–Sea–Coast. La base de datos, que desempeña la función de centro de información a fin de proporcionar una visión más clara de los programas de desarrollo de la capacidad de varios países y regiones, facilita información sobre las actividades de capacitación y enseñanza en materia de ordenación integrada de las costas y océanos que se imparten en diversas instituciones de todo el mundo (en http://www.ias.unu.edu/vu/icom figura información detallada sobre la ordenación integrada de las costas y océanos).

418. *Región del Caribe*. Para que entre en vigor, el Protocolo sobre Zonas y Fauna y Flora Silvestres Especialmente Protegidas ha de ser objeto de otras dos ratificaciones. Están tramitando la ratificación los Gobiernos de Francia, Jamaica, el Reino Unido y Trinidad y Tabago. El Programa del Medio Ambiente del Caribe, de conformidad con su objetivo de fortalecer la ordenación de las zonas marinas protegidas, presta apoyo a actividades que incluyen el establecimiento de una base de datos general sobre zonas marinas protegidas, una red regional, un programa de formación de capacitadores en zonas marinas protegidas y asistencia técnica.

419. Otra novedad destacable es la decisión reciente de la CARICOM de declarar al Mar Caribe zona especial en el contexto del desarrollo sostenible. Se presentó un proyecto de resolución sobre el Mar Caribe a la Asamblea General de las Naciones Unidas en su vigésimo segundo período extraordinario de sesiones para examinar y evaluar la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo (septiembre de 1999). Mientras se estaba negociando el título del proyecto de resolución y otros elementos del texto, la Asamblea decidió remitir la resolución a su Segunda Comisión para que la examinase dentro del tema del programa titulado "Medio ambiente y desarrollo sostenible". Los dos títulos que se han propuesto para el proyecto de resolución son "Reconocimiento [de la región del] Mar Caribe como zona especial en el contexto del desarrollo sostenible" y "Promoción de un enfoque integrado para la ordenación del Mar Caribe en el contexto del desarrollo sostenible" (A/S–22/6, anexo). A este respecto, es de destacar que el concepto de "zona especial" únicamente se ha utilizado hasta ahora en el contexto de las "zonas especiales" del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. En el artículo 211 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar también se hace referencia a las "áreas especiales" (véanse párrs. 510 a 515).

420. *Mar Báltico*. Por conducto del PNUMA, la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico (HELCOM) informó de que se había formulado una propuesta de establecimiento de zonas protegidas del Mar Báltico costa afuera en la que se indicaban 24 nuevas zonas, principalmente situadas fuera del mar territorial, que deberían incluirse en el sistema existente de zonas costeras y marinas protegidas del Mar Báltico. En el sistema existente, se han delimitado 62 zonas marinas, todas ellas dentro de los mares territoriales de los Estados del Báltico. Entre las medidas que han de adoptarse en las zonas protegidas figura el establecimiento de planes de ordenación, teniendo en cuenta todas las actividades que puedan producir efectos negativos en las zonas.

Zonas marinas protegidas fuera de los límites de la jurisdicción nacional

421. Recientemente se propuso la adopción de medidas de protección en las zonas marinas más allá de los límites de la jurisdicción nacional. Durante los debates sobre la cuestión de los océanos y los mares, en el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, algunas delegaciones propusieron la elaboración de un sistema representativo mundial de zonas marinas protegidas dentro de las jurisdicciones nacionales y entre éstas. Se expresaron reservas con respecto a aplicar el concepto de zonas marinas protegidas en el alta mar sin llegar a un acuerdo sobre su uso sostenible (decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, párr. 26). Algunas organizaciones no gubernamentales, particularmente la UICN y el Fondo Mundial para la Naturaleza, también han señalado que es necesario adoptar medidas de protección en zonas de los océanos y de los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional, por ejemplo, en el caso de los montes submarinos y los respiraderos hidrotermales. Además, han destacado la necesidad de considerar el papel que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar podría desempeñar a los efectos del establecimiento de zonas marinas protegidas en alta mar (véase *Creating a Sea Change: The WWF/IUCN Marine Policy*, Fondo Mundial para la Naturaleza, 1998).

422. Para examinar si deben establecerse zonas marinas protegidas en zonas que se encuentren fuera de los límites de la jurisdicción nacional hay que tener en cuenta el marco jurídico de la Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las consecuencias que el establecimiento de esas zonas producen en otras actividades marítimas. Por ejemplo, si se propone establecer una zona marina protegida entorno a un respiradero hidrotermal, es preciso tener en cuenta que puede haber intereses antagónicos en la misma zona, como, por ejemplo, la exploración y explotación de piritas polimetálicas y la realización de prospecciones de recursos genéticos.

Zonas en las que se requiere la adopción de medidas especiales para protegerlas de las actividades de la navegación

423. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se reconoce que tal vez sea preciso adoptar medidas especiales en algunas zonas para protegerlas de las actividades de la navegación. En el párrafo 6 del artículo 211 se permite que los Estados ribereños adopten medidas en áreas claramente definidas de su zona económica exclusiva cuando la organización competente considere que el área en cuestión, por sus condiciones oceanográficas y ecológicas, así como por su utilización o la protección de sus recursos y el carácter particular de su tráfico, requiera la adopción de medidas más estrictas que las previstas en las reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques, a tenor de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 211. Una vez que la organización en cuestión haya resuelto que el área de que se trate reúne los requisitos para que se adopten medidas especiales, el Estado ribereño podrá dictar para esa área leyes y reglamentos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o prácticas de navegación que, por conducto de la organización, se hayan hecho aplicables a las áreas especiales. Además, se permite que el Estado ribereño adopte otras medidas internas, siempre que la organización internacional competente de su conformidad (artículo 211 6 c).

424. Las leyes y reglamentos internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o las prácticas de navegación para zonas especiales que se indican en el párrafo 6 del artículo 211 figuran en dos instrumentos de la OMI: en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) se prevé que amplias zonas del mar se consideren zonas especiales cuando sean aplicables requisitos rigurosos en materia de límites de descarga y de equipo; además, en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y en las correspondientes disposiciones generales sobre asignación de rutas para la navegación se dispone que, al adoptar medidas en relación con esas rutas, esas zonas han de evitarse. En 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) se dispone, entre otras cosas, la identificación de una zona como zona de mar especialmente sensible cuando, dadas las características ecológicas, socioeconómicas o científicas que se reconocen a la zona, se haya determinado la necesidad de adoptar medidas conexas de protección por parte de la OMI. Puede establecerse una zona de mar especialmente sensible dentro y fuera de los límites del mar territorial e incluirse dentro de ella una zona de amortiguación, es decir, una zona contigua a un accidente geográfico de un determinado lugar (zona básica) que se desee proteger especialmente de la navegación.

425. En respuesta a la decisión adoptada en 1998 por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI de que se revisaran las Directrices de la OMI sobre zonas marinas especialmente sensibles a los efectos de utilizar procedimientos simples y rápidos para señalar esas zonas y de

revaluar las Directrices a la luz de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (véase el documento A/53/456, párr. 326), el Comité de protección del Medio Marino, en su 43° período de sesiones (junio y julio de 1999), autorizó la aprobación por la Asamblea en noviembre de 1999 de enmiendas a las Directrices de la OMI (véase MEPC y 43/21, anexo 6), en las que: a) Se prevé un nuevo procedimiento para la determinación de las zonas marinas especialmente sensibles y la adopción de medidas de protección conexas; y b) se incluye la descripción del Archipiélago Sabana–Camagüey (calificado de zona marina especialmente sensible en 1997) en el apéndice C de las directrices.

426. El Comité decidió continuar la labor de revisión de las directrices, incluido el nuevo procedimiento basado en un documento presentado por la UICN, sugiriendo la simplificación de las directrices sobre la determinación de las zonas marinas especialmente sensibles y su separación de los procedimientos para la determinación de las zonas marinas especialmente sensibles (MEPC 43/6/3); y un documento presentado por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar sobre la relación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las Directrices de la OMI para la designación de zonas especiales y la determinación de zonas marinas especialmente sensibles (MEPC/43/6/2). En el documento de la División, que fue presentado en respuesta a la decisión del Comité de revaluar las Directrices a la luz de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, reexaminan cuestiones planteadas por la Convención, que tal vez hayan de tenerse en cuenta al revisar las Directrices con objeto de facilitar la armonización de dichas Directrices con las disposiciones de la Convención. El Comité decidió establecer un grupo de correspondencia sobre la revisión de la resolución A.720(17) (véase MEPC 43/21, párr. 6.17, 18.37 a 18.38 y anexo 20).

427. Al tiempo que revisa las Directrices, el Comité examinará las propuestas de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles y medidas correspondientes de asignación de rutas teniendo en cuenta los criterios y procedimientos de la resolución A.720(17), incluidos los nuevos procedimientos, una vez que hayan sido aprobados.

428. En el 43º período de sesiones del Comité, se presentaron dos propuestas en relación con la determinación de las zonas marinas especialmente sensibles: una de Egipto, a los efectos del establecimiento de zonas que debían evitarse y la calificación de las aguas próximas al estrecho de Tiran de zonas marinas especialmente sensibles (MEPC 43/6/1); y otra de Colombia a los efectos de la designación de la Isla Malpelo como zona marina especialmente sensible. En la propuesta de Colombia se observa que uno de los principales problemas de la Isla y, en particular, de las aguas circundantes, es la presencia permanente de embarcaciones de pesca, tanto extranjeras como colombianas, las cuales faenan ilegalmente (MEPC 43/6/7). El Comité decidió examinar las propuestas en su 44º período de sesiones, momento en que dispondría de toda la información necesaria. Es de destacar que la propuesta de Colombia constituye otro ejemplo de cómo se pide cada vez más a la OMI que adopte medidas para abordar el problema de la pesca ilegal (véase también la subsección relativa a la aplicación por el Estado del pabellón, párr. 182).

4. Cambio climático

429. En el último informe, el Órgano Subsidiario de Ejecución de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático se reunió en dos ocasiones, a saber, en noviembre de 1998 y mayo y junio de 1999, para examinar cuestiones prácticas y técnicas acerca del mejor modo de promover los objetivos de la Convención y su Protocolo de Kyoto y preparar el quinto período de sesiones de la Conferencia de las Partes, que se celebraría en Bonn del 25 de octubre al 5 de noviembre de 1999. El cambio climático puede producir, entre otros efectos, el aumento del nivel del mar a causa del derretimiento de los glaciares y del aumento de la temperatura de las aguas marinas, lo que constituye una amenaza para las zonas costeras bajas y las islas pequeñas. También pueden verse afectados los ecosistemas oceánicos. Además de la elevación del nivel del mar, el cambio climático puede reducir la cubierta de hielos marinos y modificar los movimientos oceánicos, la mezcla vertical de las aguas y el movimiento de las olas. Ello puede repercutir en la productividad biológica, en la disponibilidad de los elementos nutrientes y en la estructura de las funciones ecológicas de los ecosistemas marinos.

430. La Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, constituida en órgano preparatorio del período extraordinario de sesiones de la Asamblea General para examinar y evaluar la ejecución del Programa de Acción para el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo (véanse párrs. 94 a 100), consideró en los elementos para la preparación de un proyecto de documento de la Asamblea General que los pequeños Estados insulares en desarrollo figuraban entre los países que más riesgo corrían de verse afectados por el cambio climático (véase A/S–22/2, párr.28). En 1997 y 1998, el fenómeno El Niño produjo los efectos más graves que se conocen en el desarrollo sostenible de muchos pequeños Estados insulares en desarrollo.

431. La Comisión, tras indicar que el cambio climático era uno de los ámbitos sectoriales que requerían la adopción

de medidas urgentes, destacó que el apoyo internacional era particularmente necesario para señalar posibilidades de adaptación y actividades de enlace a los efectos de reducir la vulnerabilidad utilizando la información más idónea disponible. Además, la Comisión puso de relieve que, en el contexto de las medidas que se estaban adoptando, la comunidad internacional y los pequeños Estados insulares en desarrollo deberían, entre otras cosas, promover la mejora de la capacidad de los pequeños Estados insulares en desarrollo a fin de que pudieran responder y adaptarse adecuadamente al cambio climático, así como mejorar sus medios de realización de pronósticos meteorológicos (ibíd.).

432. Las actividades relacionadas con el clima de la Comisión Oceanográfica Internacional también ha seguido ampliándose, lo que incluye el copatrocinio o la organización de varias conferencias, simposios y seminarios internacionales, como la reunión del Grupo Ocean CO_2 y el segundo simposio internacional Ocean CO_2 celebrado en Tsukuba (Japón) en enero de 1999; y el seminario internacional sobre el fenómeno El Niño de 1997–1998, celebrado en Guayaquil (Ecuador) en noviembre de 1998. La COI y la OMS están estableciendo una nueva Comisión Mixta de Meteorología Oceanográfica y Marina para atender a la necesidad de mejorar la observación integrada de la atmósfera de la tierra y los océanos (véase párr. 622).

433. Del 29 de septiembre al 2 de octubre de 1999 debía celebrarse en Estocolmo un período de sesiones temático sobre los aspectos del cambio climático mundial, como parte de la conferencia científica anual que celebraría en 1999 el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM). La especial atención que volvía a prestarse a las investigaciones sobre el cambio climático en los países miembros del CIEM era una consecuencia del reciente colapso de numerosas pesquerías del Atlántico del norte, lo que había coincidido con una situación ambiental inusual. Antes de iniciar la próxima etapa de supervisión y previsión del cambio climático y de adaptación a él, era fundamental evaluar los conocimientos con que se contaba acerca de las características de la variabilidad del Atlántico del norte.

434. Además, desde la publicación del último informe habían aparecido nuevos informes, artículos y estudios científicos en los que se indicaban los efectos que el cambio climático y el calentamiento de la Tierra podían producir en los océanos. Según uno de los informes, que suscitó divergencias entre algunos científicos, el calentamiento de la Tierra puede estar causando un “fenómeno El Niño constante” que amenaza a la ecología de los mares del mundo (informe publicado por el Fondo Mundial para Naturaleza y el Instituto de Biología para la Conservación del Medio Marino). En el informe se establece una relación entre el aumento de la temperatura de los mares y la desaparición del salmón y otras especies de la fauna silvestre del medio marino. Las pruebas aportadas en otro estudio indican que algunas de las circunstancias que se dan a consecuencia del calentamiento de la Tierra pueden fomentar el aumento de la población de algas en el Océano Austral.

VIII. Patrimonio cultural subacuático

435. 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, cuya definición incluye los objetos arqueológicos e históricos mencionados en los artículos 149 y 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 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.

436. Posteriormente, el Consejo Ejecutivo invitó al Director General a que elaborara un proyecto de convención, lo distribuyera para que se hicieran comentarios y reuniera a un 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 presen-tarlo a la Conferencia General de la UNESCO en su 30° período de sesiones de 1999. El grupo de expertos se reunió por primera vez en París del 29 de junio al 2 de

julio de 1998 para examinar el proyecto de convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático (CLT–99/CONF.202/5/Rev) y volvió a reunirse en París del 19 al 24 de abril de 1999 (el proyecto de convención revisado figura en el documento CLT–96/CONF.202/5 Rev.2; el informe de la reunión figura en el documento CLT–99/CONF.204).

437. En esas reuniones se expresaron grandes diferencias de opinión respecto de la cuestión de la jurisdicción sobre el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental de los Estados (artículo 5 del proyecto de convención). La mayoría de los expertos apoyó la jurisdicción de los Estados ribereños sobre el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, como se preveía en el artículo 5 del proyecto original, ya que, según ellos, semejante criterio no sólo se ajustaba a las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar sino que respondía al llamamiento hecho en los párrafos 1 y 4 del artículo 303 de la Convención. Según otros expertos, la jurisdicción en relación con la protección del patrimonio cultural subacuático fuera de la zona contigua correspondía, de conformidad con el artículo 303 de la Convención, a los Estados del pabellón de los buques que llevaran a cabo las actividades dirigidas hacia el patrimonio cultural subacuático. Esos expertos mencionaron en particular la resolución 53/32 de la Asamblea General sobre los océanos y el derecho del mar, en que la Asamblea recalcó "la importancia de velar por que ese instrumento se elabore de plena conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención". Si bien la interpretación del artículo 303 de la Convención variaba de un grupo a otro, ambos grupos de expertos convinieron en la necesidad de no debilitar el régimen jurisdiccional establecido en la Convención.

438. También se expresaron opiniones diferentes sobre la cuestión de la inmunidad soberana de buques de guerra y otros buques de Estado hundidos (artículo 2 del proyecto original). Algunos expertos opinaron que el principio no era pertinente en relación con el patrimonio cultural subacuático y no podía aplicarse automáticamente en ese contexto, y otros se opusieron concretamente a la inmunidad soberana en el caso de restos de naufragio en las aguas interiores y el mar territorial de otros Estados. Por otra parte, otro grupo de expertos opinó que el Estado del pabellón de un naufragio con derecho a inmunidad soberana debería conservar siempre la jurisdicción exclusiva sobre el naufragio y su contenido en todas las zonas marítimas.

439. En vista de esas diferencias, el grupo de expertos gubernamentales no pudo acordar un proyecto definitivo de convención que pudiera presentarse a la Conferencia General de la UNESCO en su 30° período de sesiones (26 de octubre a 11 de noviembre de 1999), como se había previsto originalmente. Sin embargo, el grupo de expertos logró progresos considerables, particularmente en vista de que fue posible aclarar las diversas posiciones e incorporarlas en el proyecto para su futuro estudio. Además, todos los expertos se manifestaron a favor de proteger el patrimonio cultural subacuático y, con la excepción de uno de ellos, de adoptar una convención a tal efecto. El grupo de expertos decidió informar a la Conferencia General en su 30° período de sesiones sobre los progresos alcanzados e invitar al Director General a tomar todas las medidas apropiadas para continuar la labor del grupo de expertos gubernamentales en el próximo programa bienal de la UNESCO.

IX. Oceanografía y tecnología marina

A. Oceanografía

440. La importancia de la oceanografía para, entre otras cosas, la explotación de los recursos marinos, la protección y conservación del medio marino y el estudio del medio ambiente mundial es bien conocida. En su decisión 7/1, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible observó que "el conocimiento científico del medio marino, incluido el de los recursos marinos vivos y los efectos de la contaminación, es fundamental para la adopción de decisiones acertadas. Entre otros aspectos del medio ambiente mundial, éste atañe a la interacción entre los sistemas atmosférico y oceánico, como el fenómeno de El Niño en 1997–1998" (párr. 32). Para dar una idea del alcance y la diversidad de los avances científicos y tecnológicos ocurridos el año pasado, se presenta a continuación una muestra selectiva[106].

Biología marina

441. Los investigadores estiman que en los mares costeros del mundo hay cerca de 50 "zonas muertas", es decir, zonas con poco o ningún oxígeno, causadas fundamentalmente por actividades humanas. La zona muerta más grande del hemisferio occidental se debe a la contaminación del Mississippi que fluye al Golfo de México. Está creciendo el área de la Bahía de Tokio con niveles insuficientes de oxígeno. La reducción en los niveles de oxígeno se debe probablemente a fangos, al crecimiento desmesurado de fitoplancton que consume oxígeno como consecuencia de

la descarga en las aguas costeras de grandes cantidades de fósforo y nitrógeno procedentes de actividades terrestres, y la destrucción de tierras mareales y playas por proyectos de recuperación de tierras. Muchos organismos marinos no pueden sobrevivir en ambientes con poco oxígeno.

442. Los cambios en la temperatura del agua tienen efectos importantes en la composición de las especies de peces en una zona oceánica determinada. Por ejemplo, los investigadores creen que la temperatura media del Mediterráneo ha aumentado uno a dos grados en los últimos 30 años. Como resultado de ello un número creciente de peces tropicales ha estado migrando al Mediterráneo del Atlántico y el Pacífico a través del Estrecho de Gibraltar y el Canal de Suez, respectivamente. Los expertos calculan que cerca del 25% de la vida marina en el Mediterráneo consiste en inmigrantes recientes y que hay actualmente más de 100 especies de peces tropicales que compiten con las especies autóctonas.

443. Los fondos abisales son uno de los ecosistemas más ricos pero al mismo tiempo uno de los menos conocidos del planeta. Aún antes de que se haya podido determinar con exactitud el número de especies y su población, las investigaciones más recientes están demostrando que esas especies pueden estar muriendo de inanición como consecuencia, quizás, de un aumento en la temperatura de la superficie del mar. La mayoría de los animales abisales depende de una cadena trófica que comienza cerca de la superficie del océano caracterizada por una abundancia de plantas microscópicas denominadas fitoplancton, cuyo crecimiento depende de la luz solar. Esas plantas sustentan, a su vez, toda una cadena de organismos marinos. Los desechos de la cadena, a saber, plantas y animales muertos y materia fecal, producen una lluvia constante de material orgánico que alimenta a los animales de los fondos oceánicos. Sin embargo, estudios recientes han mostrado que la lluvia de alimento en una zona determinada del océano ha disminuido en un período de siete años. Esa reducción en el suministro de alimentos, sumada a una demanda constante expresada por el consumo de oxígeno de los organismos marinos del fondo oceánico, apoya la hipótesis de una muerte por inanición.

444. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral informó de que nuevas investigaciones en el campo de la biología marina con la utilización de marcadores genéticos están produciendo información sobre el flujo natural de biodiversidad a través de los océanos tropicales; se trata de una cuestión de crítica importancia, ya que podría ser necesario introducir corales y otras especies en los arrecifes de coral que sufrieron estragos como consecuencia del descoloramiento y muerte en masa de corales ocurridos en 1998. Deberían intensificarse investigaciones similares de la producción masiva de larvas de peces para alimento y para acuarios con miras a repoblar arrecifes cuyas poblaciones han disminuido drásticamente como consecuencia de una pesca excesiva, y especialmente del uso de cianuro para el comercio de peces vivos. Esa técnica también es importante para evaluar la interrelación genética entre los arrecifes y para comprender las relaciones genéticas y la dispersión de larvas entre los arrecifes. Es importante aumentar los conocimientos en esta esfera para preservar los arrecifes de coral y asegurar la protección de arrecifes “fuente” que puedan servir a su vez de fuentes de larvas para otros arrecifes.

445. La Iniciativa Internacional sobre los Arrecifes de Coral también informó de que la teleobservación desde satélites, transbordadores espaciales y aviones, usada con las técnicas de los sistemas de información geográfica, se está convirtiendo en una herramienta útil para la ordenación de los arrecifes de coral y para su evaluación a nivel mundial.

446. Los corales tienen un intervalo muy reducido de tolerancia a la temperatura, y las elevadas temperaturas causadas por fenómenos como El Niño en 1998 pueden exponer a los corales a enfermedades y daños y causar su muerte. Los efectos combinados de la temperatura, la luz ultravioleta, la turbidez y el clima provocan el descoloramiento de los corales. A comienzos de 1999 los Estados Unidos y Australia iniciaron un proyecto conjunto de reunión de datos que combinará datos sobre la temperatura de la superficie marina y datos meteorológicos computadorizados con datos *in situ* a fin de predecir “puntos calientes” donde los corales podrían correr peligro de descoloramiento.

447. En el campo de la biotecnología marina una novedad interesante fue el desarrollo comercial de una enzima única, que tolera temperaturas, presiones y alcalinidad elevadas, a partir de un extremófilo, es decir, un organismo que vive en un ambiente de condiciones extremas, en este caso una chimenea hidrotérmica. Esa enzima especialmente diseñada se utilizará para limpiar pozos de sondeo como ingrediente activo de un fluido de fracturación. Es decir, enzimas provenientes de organismos extraídos de las profundidades de la tierra se devolverán por bombeo a ella.

448. Se estima que las chimeneas hidrotérmicas en las aguas relativamente poco profundas de la Bahía de Tatum en Papua Nueva Guinea producen las concentraciones de arsénico más elevadas de cualquier medio marino. Sin embargo, los investigadores han descubierto recientemente que ello no afecta desfavorablemente la vida marina en la pequeña bahía. Los estudiosos comprobaron que el arsénico

se controlaba por dilución y por incorporación a compuestos de hierro que se precipitaban cuando el fluido de las chimeneas se mezclaba con el agua de mar. Según los investigadores, esos descubrimientos podrían ayudar a elaborar nuevos métodos para remediar la contaminación con arsénico en otros lugares.

449. Por primera vez, los investigadores crearon un sistema para realizar el seguimiento global de enfermedades relacionadas con el mar en vez de estudiarlas como hechos aislados, utilizando la tecnología de los sistemas de información geográfica para combinar información de diversas bases de datos. El sistema documenta casos de enfermedad y mortalidad marinas, como floraciones perjudiciales de algas, mortandades y lesiones en masa de peces, descoloramiento de arrecifes de coral, tumores en las tortugas de mar, pérdidas de praderas marinas, y varadas y mortandades en masa de mamíferos marinos, ocurridos a partir de 1972 a lo largo de las costas del Atlántico nordeste, el Golfo de México y el Caribe. Entre las principales conclusiones figura el hecho de que las floraciones perjudiciales de algas se están volviendo más frecuentes y generalizadas, y también están aumentando las enfermedades en los seres humanos causadas por toxinas biológicas de algas marinas, bacterias y virus[107].

Instrumental y equipos científicos

450. La interacción permanente entre los vientos y el océano afecta a la larga a casi toda la tierra debido a su efecto en las condiciones meteorológicas y el clima. Los datos de que se dispone actualmente sobre el viento y el mar, obtenidos desde buques, aviones y boyas oceánicas como así también, en parte, de satélites, tienen un alcance muy limitado. En 1999 para ampliar la base de datos, se puso en órbita un nuevo satélite para la observación de los océanos que comenzará a medir diariamente, durante dos años como mínimo, la velocidad y dirección de los vientos en la superficie de los océanos mediante un dispersómetro (dispositivo de radar). Los datos se utilizarán tanto a corto como a largo plazo, para el pronóstico del tiempo, la detección temprana de tormentas, la predicción de fenómenos periódicos de gran alcance como El Niño y La Niña y la determinación de cambios sutiles en el clima mundial. Los expertos creen también que al combinar los datos sobre el viento y el mar de este satélite con los datos sobre la altura de los océanos de otros satélites se logrará una imagen más completa del régimen de los vientos y sus efectos en las olas y las corrientes.

451. El sonido puede usarse para medir la temperatura de los océanos del mundo y detectar cambios climáticos a largo plazo, como lo demostró recientemente un programa experimental realizado por ocho países, denominado Termometría Acústica del Clima Oceánico (ATOC). El programa se basa en la medición exacta de la velocidad del sonido en el océano; cuanto mayor sea la temperatura del agua, tanto más rápidamente se desplaza el sonido. La ventaja del sistema ATOC en comparación con las redes tradicionales de termómetros a bordo de boyas y buques es que permite una medición integrada de la temperatura a lo largo de toda la trayectoria del sonido, calculando una temperatura media del agua a lo largo de miles de kilómetros. Los sistemas basados en mediciones puntuales de temperaturas no reúnen datos suficientes en regiones oceánicas donde hay pocos sensores de cualquier tipo. Sin embargo, el experimento suscitó la oposición de varias organizaciones ecológicas, según las cuales los sonidos generados por los altavoces subacuáticos usados en los experimentos podrían afectar desfavorablemente a la fauna marina.

452. En 1998 se estableció en la cima de un volcán submarino un observatorio automático a largo plazo, único en su género. El observatorio, denominado NeMo (Observatorio del nuevo milenio) consta de varios instrumentos de muestreo, observación y fotografía, y equipo de buceo no tripulado, y tiene por objeto estudiar la relación entre el vulcanismo y las chimeneas hidrotérmicas y la biósfera microbiana bajo la superficie del volcán. Ciertos organismos únicos, denominados termófilos, pueden vivir en aguas con una temperatura de 360ºC. Los microbios son aparentemente una de las formas más antiguas de vida en la tierra. Muchos científicos creen que la vida puede haberse originado en las chimeneas hidrotérmicas abisales.

453. La oceanografía se ha beneficiado de una fuente inesperada: el rápido progreso de la tecnología de comunicaciones submarinas mediante cables de fibra óptica ha vuelto obsoletos los antiguos cables telefónicos submarinos; aprovechando los millares de kilómetros de esos cables telefónicos abandonados, los científicos han comenzado a crear una red submarina de laboratorios sísmicos. Los antiguos cables hacen las veces de alargadores que conectan las centrales eléctricas terrestres con los sismómetros y otros sensores geológicos conectados a ellos. En 1998 se puso en marcha el primer observatorio sísmico abisal capaz de funcionar por períodos prolongados en forma continua, aprovechando cables telefónicos descartados. Los ecólogos y otros científicos se proponen reunir datos sobre terremotos, explosiones nucleares subterráneas, cambios en la estructura interna de la tierra y su campo magnético, e incluso migraciones de ballenas.

454. En los últimos 16 años se han estado realizando sondeos oceánicos de investigación en el marco del Progra-

ma de Sondeos Oceánicos, un consorcio científico de 22 países que opera el buque *JOIDES Resolution*. El contrato de arrendamiento del buque termina en 2003, y será necesario reemplazarlo. El buque, que carece de tubería vertical (*riser*) tiene ciertas limitaciones: no puede funcionar en sedimentos inestables, no tiene un dispositivo de seguridad para evitar erupciones cuando su trépano penetra depósitos de petróleo o gas, y su profundidad máxima de sondeo es de 2,1 kilómetros por debajo del fondo marino. Un buque de perforación con tubería vertical podría superar estas limitaciones. El Japón prevé terminar la construcción de un buque de sondeos de investigación de este tipo para 2003. Si bien cabe celebrar la adición de ese buque, también hay interés en reemplazar el *JOIDES Resolution* con un buque sin tubería vertical que pueda usarse para tareas que no requieran las características especializadas del buque con tubería vertical, por ejemplo, investigaciones del clima y la circulación oceánica en el pasado, recolección de grandes cantidades de muestras de sedimentos poco profundos, etc. Los científicos que trabajan en esa esfera están convencidos de la necesidad de dos buques de investigación: uno con tubería vertical y otro sin ella. Sin embargo, los debates mantenidos por el consorcio de 22 países el año pasado se centraron en la manera de obtener financiación para el segundo buque y los fondos necesarios para ejecutar el programa con dos buques.

Programas oceanográficos en el marco del sistema de las Naciones Unidas

455. Con respecto a los datos oceanográficos, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible puso de relieve el valor que revestía reunir datos oceanográficos fidedignos mediante, por ejemplo, el Sistema Mundial de Observación de los Océanos, incluida la red mundial de vigilancia de los arrecifes de coral, y de realizar periódicamente evaluaciones científicas amplias de las aguas internacionales, como la Evaluación de las aguas internacionales mundiales, entre ellas evaluaciones de las consecuencias de los cambios físicos y químicos para la salud, la distribución y la productividad de los recursos marinos vivos (apartado c) del párrafo 32 de la decisión 7/1 de la Comisión).

456. Sigue siendo necesario fortalecer la capacidad oceanográfica de los países en desarrollo. En ese contexto, la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible invitó a la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO a que considerara la posibilidad de concentrar más eficazmente o de ampliar el apoyo a la creación de la capacidad científica necesaria para la ordenación interdisciplinaria, sostenible y efectiva del medio marino en los países en desarrollo, especialmente en los países menos adelantados y en los pequeños Estados insulares en desarrollo (apartado b) párr. 32, ibíd.).

457. *Comisión Oceanográfica Intergubernamental*. La Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO, la organización internacional competente en relación con la Parte XIII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (investigación científica marina) informó de las novedades en esa esfera. La Asamblea de la COI en su 22º período de sesiones, celebrado en París del 29 de junio al 9 de julio de 1999, mantuvo importantes debates sobre el papel de la COI en relación con otras organizaciones y convenciones internacionales, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Se llegó a la conclusión de que la COI debería desempeñar un papel más central en los asuntos marítimos en general y en la investigación científica en particular, con arreglo a la importancia otorgada al conocimiento científico del medio marino en la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar participó en el período de sesiones). Ese nuevo contexto hace necesario modificar el mandato y los programas de la COI. En los estatutos revisados propuestos de la COI[108] se indica que "la finalidad de la Comisión es fomentar la cooperación internacional y coordinar programas en la investigación", y que la Comisión "colaborará con las organizaciones internacionales competentes interesadas en el trabajo de la Comisión, y especialmente con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas" (artículo 2)[109]. A ese respecto, se mencionó concretamente el estudio de la posibilidad de nuevas asociaciones, por ejemplo, con la industria y el sector militar, en relación con el intercambio de datos e información. En el nuevo proyecto de estatuto también se hacen las modificaciones necesarias a la Constitución de la COI para reflejar las nuevas funciones que se le encomendaron en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. A ese respecto, la COI, entre otras cosas, "[responderá], como organización internacional competente, a las exigencias derivadas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) y otros instrumentos internacionales pertinentes a la investigación científica marina, los servicios conexos y la creación de capacidad" (artículo 3).

458. En su examen de la relación entre la COI y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la Asamblea destacó la importancia de la Convención, que había rejuvenecido a la COI. La Asamblea exhortó a la COI a que cooperara estrechamente con la División de

Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Secretaría de las Naciones Unidas y reafirmó que la realización del papel de la COI en la aplicación de la Convención era una prioridad del primer orden.

459. En relación con ello, se decidió impulsar la labor del Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar, volviendo a invitar a los Estados miembros de la COI a proponer candidaturas para dicho órgano[110]. La primera reunión oficial del Órgano Consultivo se celebrará a comienzos del año 2000. El Órgano Consultivo, de carácter no permanente, se estableció para prestar asesoramiento, cuando así lo pidan los órganos rectores y el Secretario Ejecutivo de la COI, sobre la posible aplicación de las propuestas y recomendaciones sobre la posible función de la COI en relación con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La Asamblea hizo suyo el programa de trabajo del Órgano Consultivo que figura en el documento IOC/INF–1114. Entre los temas que se han de examinar figuran los siguientes: aplicación del artículo 247 de la Convención, Transmisión de tecnología (Parte XIV de la Convención), naturaleza y repercusiones de la investigación científica marina (incluido el análisis de la práctica de los Estados), y posible aprobación por la Reunión de Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de documentos aprobados por órganos rectores de la COI.

460. La COI también ha emprendido otras actividades previstas en la Convención o derivadas de ella. Con arreglo al párrafo 2 del artículo 2 del anexo VIII de la Convención, la COI preparó una lista de expertos en materia de investigación científica marina para arbitrajes especiales (véase también párr. 71). Además, la COI y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) se han ofrecido para preparar un libro titulado “Continental Shelf Limits: the Scientific and Legal Interface” (Los límites de la plataforma continental: la interfaz científica y jurídica), que se publicará a fines de 1999 y servirá de herramienta para el aumento de la capacidad en los países en desarrollo que deseen planificar levantamientos de la plataforma continental y la zona económica exclusiva. También se opinó que tal vez sería conveniente revisar la publicación “Investigación científica marina: guía para la aplicación de las disposiciones pertinentes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”[111]. La COI expresó que estaba dispuesta a ayudar a los Estados que desearan presentar reivindicaciones a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental, suministrando, con fines de orientación únicamente y a pedido de los interesados, sus propios mapas de levantamiento. Esos mapas también podrían facilitar el tendido de cables y tuberías submarinas de conformidad con las disposiciones de la Convención (artículos 58 y 79).

461. La Asamblea también alentó a la Secretaría de la COI a que estableciera relaciones con la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar con miras a una posible colaboración en esferas como la realización de levantamientos de los fondos marinos.

462. En el artículo 244 de la Convención se pide a los Estados y a las organizaciones internacionales competentes que faciliten la información y los conocimientos resultantes de la investigación científica marina. Con tal fin, se insta a los Estados y a las organizaciones internacionales a que cooperen para promover la difusión de datos e información científicos y la transmisión de los conocimientos resultantes de la investigación científica marina. El Comité de la COI sobre el Intercambio Internacional de Datos Oceanográficos (IODE) facilita la gestión y el intercambio de esos datos. Su función es acrecentar los conocimientos de los recursos marinos y el medio ambiente marino y mejorar su comprensión, proporcionando un mecanismo para la gestión y el intercambio de los datos y la información que permiten generar ese conocimiento . En vista de la enorme cantidad de datos disponibles y de las cuestiones de confidencialidad relacionadas con el acceso a los datos, y para asegurar un acceso adecuado a los datos y a la información, particularmente por los países en desarrollo, se consideró que podría ser conveniente establecer una nueva política en la materia.

463. Con respecto a programas de la COI como el Sistema Mundial de Observación de los Océanos (GOOS) y otros subsistemas mundiales de observación apoyados por la COI, como la Red para la Observación Océano–Atmósfera en los Mares Tropicales (TAO) y la Red de Investigación Piloto de Boyas Fijas en el Atlántico Tropical (PIRATA), se mencionaron informes de incidentes de vandalismo dirigido contra equipo oceanográfico. El vandalismo por parte de buques afecta en particular dispositivos fondeados que se usan para realizar observaciones en tiempo real y que revisten gran importancia para el GOOS. El Consejo Ejecutivo de la COI en su 31° período de sesiones reconociendo la gravedad de ese problema, aprobó la resolución EC–XXXI.4, en la que se insta a la adopción de medidas en la materia a nivel del sistema de las Naciones Unidas. Se prevé estudiar la posibilidad de medidas jurídicas ulteriores para eliminar esa grave amenaza a la conservación de los dispositivos o boyas, mediante la elaboración de una base jurídica para tales medidas, teniendo en cuenta los instrumentos jurídicos existentes tales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Un

instrumento jurídico también ayudaría a resolver otras cuestiones relacionadas con el uso de nuevas tecnologías por programas tales como ARGO (Red de Oceanografía Geostrófica en Tiempo Real)[112]. Con ello se ayudaría a evitar la carga financiera impuesta a los países participantes como resultado del equipo dañado.

B. Tecnología marina

464. Una empresa noruega ha desarrollado un nuevo concepto de buque para cargas pesadas, destinado esencialmente al mercado de desmontaje de plataformas. Se utilizan técnicas de amarre con articulaciones de cables tensores para garantizar la transferencia segura de la carga a la cubierta del buque en el mar. El procedimiento también permite realizar operaciones marinas con cargas pesadas, incluso las más pesadas transportadas por una barcaza (la cubierta de una plataforma de producción costa afuera, de 52.000 toneladas, que se acoplará a una base de concreto).

465. Desde el decenio de 1970 se utilizan en la industria del petróleo y del gas costa afuera las barcazas autopropulsadas y autoelevadoras, que prestan servicios en los pozos (cables de perforación, perfiles longitudinales, serpentinas, etc.). Los adelantos tecnológicos han llevado a la aparición de una nueva generación de barcazas autopropulsadas y autoelevadoras, llamadas OASES (del inglés: *offshore all-purpose self-elevating service*; servicios autoelevadores multifuncionales costa afuera), de tamaño mucho mayor y más largas, que pueden prestar una gama más amplia de servicios, desde trabajos en los pozos y perforaciones especializadas hasta construcción, tendido de tuberías, cargas pesadas y desmontaje de plataformas. El mercado de los OASES está creciendo debido a que son más económicos, tienen más capacidad, pueden realizar una mayor variedad de tareas en aguas más profundas y también son más seguros.

466. Se ha previsto comenzar a fines de 1999 el tendido del gasoducto submarino más profundo del mundo. El gasoducto, de unos 400 kilómetros de extensión, con tuberías de 24 pulgadas de diámetro, se tenderá en el Mar Negro; gran parte del gasoducto estará a más de 2.000 metros de profundidad.

467. Según algunas estimaciones, las telecomunicaciones submarinas, junto con la industria conexa de los cables submarinos de fibras ópticas, es la industria marina más importante en cuanto a valor agregado. El extraordinariamente rápido ritmo de desarrollo de la industria está impulsado por los adelantos tecnológicos, no sólo en la esfera de las telecomunicaciones, sino también en la del tendido de cables a grandes profundidades (véase también A/53/456, párrs. 452 y 455). Por ejemplo, se encuentra en la etapa de planificación la red mundial más amplia del mundo, conocida como proyecto Oxígeno, que conectará a 265 puntos de llegada en 171 países y que se esperaba tendría una capacidad de transmisión de 100.000 millones de bits de datos por segundo. A medida que progresaba el proyecto, a comienzos de 1999 la capacidad prevista aumentó a 1,28 billones de bits (1,28 terabits) por segundo. Actualmente se prevé que la capacidad se duplicará a 2,56 billones de bits (2,56 terabits) por segundo, a resultas de los adelantos tecnológicos que permiten la construcción de cables transoceánicos con ocho pares de cables de fibras ópticas, a diferencia de los cuatro pares utilizados en los cables convencionales. En la actualidad se prevé que la primera etapa del proyecto Oxígeno se completará a mediados de 2003[113].

468. Se han logrado adelantos importantísimos en la industria del tendido de cables desde que hace 130 años se tendió el primer cable telegráfico transatlántico. Aparte de los cambios en el diseño de los buques, los aspectos de las operaciones de tendido de cables que más han cambiado son la navegación y el equipo de tendido. Quizás la mejora más grande en esta última esfera ha sido el uso de ranuradoras y vehículos de control remoto; éstos han permitido realizar inspecciones, enterramientos, desenterramientos, cortes y recuperación de cables a profundidades cada vez mayores.

469. Se ha informado de que los Estados Unidos prevén construir la estructura flotante más grande de la historia: más de una milla de largo, 500 pies de ancho y 250 pies de alto. La estructura autopropulsada para alta mar brindará apoyo logístico para el despliegue de tropas, operaciones de comando y control y actividades humanitarias, como operaciones de socorro en casos de desastre y evacuaciones. La estructura incluiría una pista lo suficientemente larga para el aterrizaje de aviones cargados a pleno, 85 acres de espacio de almacenamiento para hasta 150 aeronaves, 5.000 contenedores de carga y 3.500 vehículos, así como espacio interior para hasta 20.000 soldados.

470. En la actualidad el proyecto se encuentra en la etapa de viabilidad. Debido a que nunca se ha tratado de construir una estructura tan grande y compleja, los ingenieros utilizan simulaciones en computadoras para determinar de qué manera se comportará en distintos estados del mar. Es necesario emplear simulaciones de computadora porque no es práctico construir un modelo físico de una estructura tan enorme, ensayarla en mar abierto sería peligroso y los modelos a escala ensayados en estanques no son suficiente-

mente exactos. Habida cuenta de que la misión principal de la estructura será el apoyo logístico, el funcionamiento de los sistemas de carga es crucial. En 1998 las simulaciones de computadora verificaron que la estructura podría transferir carga hacia y desde buques de abastecimiento en mares en estado 4 y 5 (altura de las olas, 6 y 9 pies, respectivamente)[114].

471. En el informe del año último (A/53/456, párr. 459) se mencionó un uso innovador de los espacios oceánicos: la primera plataforma flotante para lanzamiento de naves espaciales. La plataforma está anclada cerca del Ecuador, en donde la gravedad es mucho menor que en donde están ubicados los demás cosmódromos, lo que se espera reducirá mucho el costo de lanzamiento de las naves espaciales y permitirá poner en órbita mayores cargas útiles. En marzo de 1999 se realizó con éxito el primer lanzamiento de demostración desde la plataforma flotante, con la puesta en órbita de un vehículo espacial simulado. Durante la etapa de construcción de la plataforma semisumergida había causado preocupación que el lanzamiento provocara algún tipo de daños. Las evaluaciones realizadas después del lanzamiento sólo indicaron daños de poca importancia, como la rotura de algunas bombillas de luz. Se ha previsto realizar el primer lanzamiento de un satélite comercial desde la plataforma en septiembre de 1999[115].

472. En julio de 1998 se abrió una nueva ruta de transporte marítimo en el Ártico: un rompehielos nuclear ruso completó con éxito un viaje experimental de una distancia considerable desde la costa de Siberia a través del hielo de la cuenca ártica central, dirigiendo a dos buques de carga desde el Japón hasta un puerto de Siberia occidental. Esta ruta ártica ahorra un tiempo y combustible considerables, ya que es más corta que la ruta normal, que se aproxima mucho más a la costa. Se considera que el establecimiento de rutas viables en latitudes altas a través del océano Ártico quizá sirva de fundamento para rutas de tránsito regulares entre los puertos de Europa y los países de la cuenca del Pacífico.

473. Desde 1982, después de un acuerdo bilateral celebrado sobre el tema, los Gobiernos de Marruecos y España han realizado estudios conjuntos para un proyecto de vínculo permanente entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar. En la actualidad se están realizando estudios de viabilidad en etapas, después de la finalización de los estudios de previabilidad en 1990. La primera etapa de los estudios de viabilidad llevó a la elección de un nuevo estudio sobre las opciones básicas para la ejecución del proyecto: un túnel ferroviario enterrado debajo del manto del estrecho. Los resultados de las perforaciones profundas realizadas en 1997, en la segunda etapa, representaron un hito para el proyecto. Contrariamente a lo esperado en función de los estudios anteriores, hallazgos geológicos inesperados han revelado problemas en cuanto al espesor de los sedimentos en el subsuelo del estrecho. En algunos lugares, éstos superan los 100 metros, mucho más de los 25 metros anticipados. Ello ha determinado la necesidad de una tercera etapa de estudios de viabilidad para realizar nuevas investigaciones, que comenzaron en 1998. Los resultados de esta nueva etapa serán decisivos para mejorar el conocimiento geológico de los terrenos submarinos y, en consecuencia, para la realización de nuevos estudios de viabilidad del proyecto, si fueran necesarios[116].

Adquisición de tecnologías marinas

474. El desarrollo de tecnologías y estrategias marinas ecológicamente racionales para los países en desarrollo y los países con economías en transición para la adquisición de ese tipo de tecnologías sigue siendo una de las principales causas de preocupación de la comunidad internacional (véase también A/53/456, párr. 329). En ese contexto, la Comisión de Desarrollo Sostenible recomendó que una de las esferas a las que se debería otorgar particular prioridad era alentar, en los planos nacional, regional y mundial, las medidas necesarias para una aplicación eficaz y coordinada de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Programa 21, incluso los ajustes institucionales y el mejoramiento de los mecanismos de coordinación relativos al capítulo 17 del Programa 21, a fin de prestar apoyo a las medidas en los planos nacional y regional en los países en desarrollo y con economías en transición y, entre otras cosas, prestar asistencia financiera y técnica para la transferencia de tecnologías ecológicamente racionales adecuadas. En ese contexto, la Comisión indicó que la comunidad internacional debería promover, facilitar y financiar, según proceda, el acceso a la transferencia de tecnologías ecológicamente racionales y los conocimientos correspondientes y la transferencia de éstos, en particular a los países en desarrollo, en condiciones favorables, incluso en términos concesionales y de preferencia, según se convenga mutuamente, teniendo en cuenta la necesidad de proteger los derechos de propiedad intelectual y las necesidades especiales de los países en desarrollo de aplicar el Programa 21 (inciso d) del párrafo 3 de la decisión 7/1 de la Comisión de Desarrollo Sostenible).

X. Arreglo de controversias

475. En la parte XV de la sección 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se pide a las

partes que arreglen sus controversias relativas a la interpretación o aplicación de la Convención por medios pacíficos, en virtud del párrafo 3 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas. No obstante, cuando los Estados partes de la Convención que intervengan en una controversia no hubieren llegado a un arreglo por medios pacíficos de su elección, esos Estados partes están obligados a utilizar el procedimiento obligatorio de arreglo de controversias establecido en la Convención (parte XV, sección 2).

476. En el período que se examina se han producido acontecimientos importantes en la esfera del arreglo de controversias. Tanto la Corte Internacional de Justicia como el Tribunal Internacional del Derecho del Mar entendieron de varias controversias relativas al derecho del mar. (Para más detalles sobre los casos incoados ante la Corte y el Tribunal véase el sitio en la web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, en la dirección www.un.org/Depts/los.)

Casos ante la Corte Internacional de Justicia[117]

477. *Causa relativa a la competencia en materia de pesquerías (España contra el Canadá)*. El 4 de diciembre de 1998, la Corte Internacional de Justicia declaró que no tenía jurisdicción para dirimir la controversia incoada por España contra el Canadá en relación con la competencia en materia de pesquerías. La Corte concluyó que la controversia entre España y el Canadá estaba incluida en los términos de la reserva que ell Canadá había hecho a su declaración de aceptación de la jurisdicción de la Corte como obligatoria y que, en consecuencia, la Corte no tenía jurisdicción para dirimir la controversia.

478. En 1995, una lancha patrullera del Canadá abordó en alta mar a un buque pesquero de España, el *Estai*, de conformidad con la Ley de Protección de las Pesquerías Costeras del Canadá y de su reglamento de aplicación. Sobre la base de las declaraciones de ambos Estados de que aceptaban la jurisdicción obligatoria de la Corte, España afirmó que el Canadá había violado principios del derecho internacional como el de la libertad de navegación y de pesca en alta mar, así como el derecho de jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón sobre sus buques en alta mar. Por otra parte, el Canadá sostuvo que la Corte no tenía jurisdicción habida cuenta de la reserva que había hecho en su declaración de 10 de mayo de 1994, en que aceptaba como obligatoria la competencia de la Corte en virtud del párrafo 2 del artículo 36 del estatuto de la Corte. La reserva excluye de la jurisdicción de la Corte todas las controversias dimanadas de las medidas de conservación y ordenación adoptadas por el Canadá en relación con los buques que pescan en la zona de regulación de la NAFO, según se define en el Convenio sobre la futura cooperación multilateral en las pesquerías del Atlántico nordeste, de 1978, y al cumplimiento de dichas medidas.

479. *Delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein* (*Qatar contra Bahrein*). El 18 de febrero de 1999 la Corte dejó constancia de la decisión de Qatar de desestimar los 82 documentos que había presentado como anexo en su memoria y cuya autenticidad había sido impugnada por Bahrein. Mediante una providencia de fecha 17 de febrero de 1999, la Corte decidió que en las réplicas que debían presentar Qatar y Bahrein no se haría referencia a esos documentos. Además, la Corte otorgó una ampliación de dos meses al plazo para la presentación de las réplicas, que se presentaron en la fecha designada de 30 de mayo de 1999.

480. *Plataformas petrolíferas (República Islámica del Irán contra los Estados Unidos de América*). A pedido de la República Islámica del Irán, el 8 de diciembre de 1998 la Corte dictó una providencia en que se ampliaba hasta el 10 de marzo de 1999 el plazo para la presentación de su réplica y, en consecuencia, amplió hasta el 23 de noviembre de 2000 el plazo para la presentación de la dúplica de los Estados Unidos de América. La República Islámica del Irán presentó su réplica ante la Corte en la fecha designada.

481. *Fronteras terrestres y marítimas entre el Camerún y Nigeria (Camerún contra Nigeria*). Mediante una providencia de fecha 30 de junio de 1998, la Corte fijó el 31 de marzo de 1999 como plazo para la presentación de la contramemoria de Nigeria. Posteriormente, mediante la providencia de fecha 3 de marzo de 1999, la Corte amplió el plazo para la presentación de la contramemoria de Nigeria hasta el 31 de mayo de 1999. En la fecha indicada, Nigeria presentó ante la Corte su contramemoria, en que figuran reconvenciones. El Camerún no impugnó el derecho de Nigeria de presentar reconvenciones.

482. En sus reconvenciones, Nigeria afirma que el Camerún es responsable internacionalmente por incursiones realizadas a lo largo de la frontera en el territorio de Nigeria y, en consecuencia, es responsable por daños y perjuicios. Mediante una providencia de fecha 30 de junio de 1999, la Corte estableció que las reconvenciones presentadas por Nigeria eran admisibles y que, en consecuencia, serían examinadas en los procedimientos relativos al fondo del caso. Además, la Corte, después de una reunión celebrada entre los agentes de las partes y el Presidente de la

Corte el 28 de junio de 1999, decidió que las partes debían formular nuevas presentaciones por escrito sobre el fondo de sus demandas respectivas: el Camerún deberá presentar su réplica a más tardar el 4 de abril de 2000 y Nigeria una contrarréplica a más tardar el 4 de enero de 2001.

483. El 30 de junio de 1999, afirmando que deseaba informar a la Corte de sus derechos e intereses a fin de que no fueran afectados negativamente por la decisión de la Corte relativa a la frontera marítima entre el Camerún y Nigeria y para proteger sus derechos en el Golfo de Guinea, Guinea Ecuatorial solicitó a la Corte autorización para intervenir en la causa. No obstante, en su presentación Guinea Ecuatorial aclaró que no deseaba pasar a ser parte en la causa, ya que prefería delimitar sus fronteras marítimas con sus vecinos mediante negociaciones. En consecuencia, la Corte fijó el 16 de agosto de 1999 como plazo para la presentación de las observaciones por escrito del Camerún y de Nigeria en relación con la presentación hecha por Guinea Ecuatorial.

484. *Soberanía sobre Pulau Ligitan y Pulau Sipadan (Indonesia/Malasia)*. El 2 de noviembre de 1998, Indonesia y Malasia hicieron una presentación conjunta ante la Corte en relación con una controversia relativa a la soberanía sobre Pulau Ligitan y Pulau Sipadan, dos islas en el mar de Célebes.

485. Las partes notificaron a la Corte Internacional de Justicia del acuerdo especial que habían celebrado en Kuala Lumpur el 31 de mayo de 1997 y que había entrado en vigor el 14 de mayo de 1998. En ese acuerdo especial, las partes piden conjuntamente a la Corte que determine cuál de los dos Estados tiene soberanía sobre las islas. Las partes también expresaron el deseo de arreglar la controversia en el espíritu de relaciones de amistad que existe entre ambas y de conformidad con el Tratado de Amistad y Cooperación en el Asia Sudoriental, de 1976.

486. Teniendo en cuenta los deseos de las partes, expresados en su acuerdo especial, la Corte, mediante una providencia de fecha 10 de noviembre de 1998, decidió que las partes deberían presentar sus respectivas memorias a más tardar el 2 de noviembre de 1999 y las contramemorias a más tardar el 2 de marzo de 2000. Mediante una providencia de fecha 14 de septiembre de 1999, la Corte hizo lugar al pedido formulado por las partes de una ampliación del plazo de cuatro meses para la presentación de sus contramemorias, hasta el 2 de julio de 2000.

Casos ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar

487. *Causa entre San Vicente y las Granadinas y Guinea en relación con el buque Saiga*. Uno de los acontecimientos más importantes del año último fue el arreglo de la primera controversia incoada ante el recientemente establecido Tribunal Internacional del Derecho del Mar (véase también el párrafo 41).

488. La controversia planteaba muchas cuestiones importantes relativas a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, como libertad de navegación y otros usos internacionalmente lícitos del mar, cumplimiento de las leyes de aduana, reabastecimiento de combustible de buques en el mar y derecho de persecución.

489. El Tribunal entendió de la controversia entre San Vicente y las Granadinas y Guinea en relación con el arresto y detención fuera de la costa de Sierra Leona por autoridades de Guinea del buque tanque *Saiga*, incluso su tripulación, que enarbolaba el pabellón de San Vicente y las Granadinas. Las partes pidieron al Tribunal que, sobre la base del acuerdo celebrado entre ellas, encarara todos los aspectos de la controversia, incluso los daños y perjuicios, las costas y las objeciones a la admisibilidad.

490. Guinea objetó la admisibilidad con base en cuatro fundamentos: a) el registro del *Saiga* no era válido; b) la falta de un vínculo genuino entre el *Saiga* y San Vicente y las Granadinas; c) no se habían agotado los recursos locales; y d) San Vicente y las Granadinas no tenía derecho a presentar ciertas demandas por daños y perjuicios en relación con las personas naturales y jurídicas que no tenían su nacionalidad. No obstante, San Vicente y las Granadinas impugnó las objeciones a la admisibilidad y el Tribunal rechazó todas las objeciones a la admisibilidad presentadas por Guinea.

491. En la decisión dictada el 1° de julio de 1999, el Tribunal decidió que al aplicar sus leyes aduaneras dentro de un cierto radio, que incluía partes de la zona económica exclusiva, Guinea había actuado de manera contraria a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que, en consecuencia, eran ilícitos el arresto y detención del *Saiga* y de su tripulación, el enjuiciamiento y condena de su capitán, el decomiso de la carga y el embargo del buque. El Tribunal observó que, para que la persecución sea legítima, deben satisfacerse todas las condiciones establecidas en el artículo 111 de la Convención. En consecuencia, el Tribunal determinó que no había fundamento jurídico para ejercer el derecho de persecución por Guinea, habida cuenta de que la presunta persecución había sido interrumpida y que el *Saiga* no había violado ninguna ley o reglamento de Guinea aplicable de conformidad con la Convención. Además, el Tribunal observó que no había excusas que justificaran el hecho de que los

oficiales de Guinea hubieran disparado contra el buque con munición de guerra, causando daños considerables al buque y a equipo vital en las salas de máquinas y radio, así como heridas a dos personas que se encontraban a bordo. En consecuencia, el Tribunal determinó que Guinea había utilizado fuerza excesiva y había puesto en peligro vidas antes y después de abordar el *Saiga* y, en consecuencia, había violado los derechos que incumbían a San Vicente y las Granadinas en virtud del derecho internacional.

492. Sin embargo, el Tribunal rechazó la denuncia de San Vicente y las Granadinas de que Guinea había violado sus derechos por haber citado a San Vicente y las Granadinas como "civilmente responsable" en la cédula de notificación emitida en relación con el procedimiento penal contra el capitán del *Saiga* ante el Tribunal de Primera Instancia de Conakry (Guinea). En cuanto a la liberación del *Saiga* y su tripulación después de haber pagado la fianza, el Tribunal, tomando nota de que varios factores habían contribuido a la demora en la liberación del buque y que no todos ellos eran imputables a Guinea, rechazó la denuncia de San Vicente y las Granadinas de que Guinea había violado sus derechos por no haber liberado al *Saiga* y a su tripulación rápidamente después de haber pagado la fianza.

493. Por último, el Tribunal concedió una indemnización por los daños y perjuicios sufridos por el propietario del buque, el fletador, el dueño de la carga, el capitán y los miembros de la tripulación y otras personas a bordo del buque, por la suma total de 2.123.357 dólares, y decidió que cada parte debía hacerse cargo de sus propias costas judiciales y de otro tipo.

494. *Causas entre Australia y Nueva Zelandia, por una parte, y el Japón, por la otra, en relación con el atún de aleta azul del sur*. En virtud del párrafo 5 del artículo 290 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el 30 de julio de 1999 Australia y Nueva Zelandia presentaron ante el Secretario del Tribunal del Derecho del Mar un pedido para la adopción de medidas provisionales en una controversia contra el Japón en relación con la conservación de la población de atún de aleta azul del sur. El atún de aleta azul del sur es una especie de pez altamente migratoria (véase el anexo I de la Convención) y atraviesa el mar territorial y la zona económica exclusiva de varios países y del alta mar (véanse también los párrafos 42 a 45).

495. Los demandantes manifestaron que el Japón había aplicado en 1998 y 1999 un programa unilateral de pesca experimental que constituía una amenaza para la población de peces, ya que ésta estaba siendo excesivamente sobrepescada y corría el riesgo de agotarse. Los demandantes también afirmaron que el Japón no había adoptado las medidas necesarias para la conservación y el ordenamiento de la población de peces ni había cooperado en su adopción, con lo que violaba las obligaciones que le incumben en virtud del derecho internacional, concretamente los artículos 64 y 116 a 119 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Además, se afirmó que el programa de pesca experimental del Japón violaba las capturas permitidas al Japón en virtud de la Convención para la Conservación del Atún de Aleta Azul del Sur, de 1993. Esa Convención, que es un acuerdo trilateral celebrado entre Australia, el Japón y Nueva Zelandia, establece límites máximos permisibles de captura del atún de aleta azul del sur, así como asignaciones nacionales. Los esfuerzos desplegados por las partes para resolver la controversia mediante negociaciones, mediación y arbitraje, en el contexto de la Convención de 1993, no tuvieron éxito. En consecuencia, los demandantes pidieron al Tribunal que adoptase medidas provisionales contra el Japón para obligarlo a cesar en su programa de pesca experimental unilateral hasta que se constituyera un tribunal de arbitraje, al que los demandantes presentarían la controversia en virtud de la parte XV de la sección 2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

496. El 9 de agosto el Japón presentó ante el Tribunal su respuesta al pedido de medidas provisionales formulado por Australia y Nueva Zelandia. En su respuesta, el Japón argumentó que, *prima facie*, el tribunal arbitral establecido en virtud del anexo VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no tendría competencia y que, en consecuencia, el Tribunal no tenía competencia para dictar las medidas provisionales. El Japón también presentó una reconvención ante el Tribunal, para que éste dictara medidas provisionales y estableciese que Australia y Nueva Zelandia debían recomenzar con urgencia y buena fe las negociaciones con el Japón.

497. El 27 de agosto, el Tribunal dictó una providencia en que estableció que tenía competencia para entender de la controversia. Además, si bien observó que no había certeza científica en relación con las medidas que habría que adoptar para la conservación de las poblaciones de atún de aleta azul del sur, el Tribunal dictó las siguientes medidas provisionales: a) las partes no deben adoptar más medidas que agraven o amplíen la controversia; b) las partes no deben adoptar más medidas que afecten el cumplimiento de cualquier decisión sobre el fondo que dicte el tribunal arbitral que se constituirá de conformidad con el anexo VII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; c) las partes deberán continuar sus capturas anuales de atún de aleta azul del sur sin superar los niveles

de asignación anual convenidos en la última ocasión entre las partes; además, sin perjuicio de la decisión que pueda adoptar el tribunal arbitral, para el cálculo de las capturas anuales de 1999 y 2000 se deberán tener en cuenta las capturas realizadas en 1999 como parte del programa de pesca experimental; d) las tres partes deberán abstenerse de aplicar programas de pesca experimental, a menos que las otras partes convengan otra cosa o que las capturas experimentales se contabilicen como parte de las asignaciones anuales del caso; e) las partes deben reanudar las negociaciones a fin de lograr un acuerdo sobre las medidas de conservación y ordenación del atún de aleta azul del sur; y f) las partes deberán tratar de lograr un acuerdo con otros Estados y entidades de pesca interesados en el atún de aleta azul del sur a los fines de velar por la conservación y promover el objetivo de utilización óptima de las poblaciones de peces.

498. A más tardar el 6 de octubre las partes deberán presentar al Tribunal un informe sobre las medidas que hayan adoptado o se propongan adoptar en cumplimiento de las medidas provisionales dictadas. Después de esa fecha, el Presidente del Tribunal estará autorizado a pedir a las partes los informes e información adicionales que considere adecuados. Además, el Tribunal decidió que el Secretario notifique la providencia a todos los Estados partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar dedicados a la pesca del atún de aleta azul del sur.

499. Por último, cabe observar que todavía no se ha dictado el laudo arbitral en el caso relativo a la delimitación marítima entre Eritrea y el Yemen (véase también A/53/456, párr. 164).

XI. Creación de capacidad y difusión de información

500. En la esfera de los asuntos oceánicos, además de elaborar convenciones internacionales, normas y reglas, programas y planes de acción a los niveles mundial, regional e interregional, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas han desarrollado con particular eficacia otros dos tipo de actividades: la creación de capacidad y la difusión de información. La capacidad de los recursos humanos y las instituciones se ha reforzado principalmente mediante becas y actividades de capacitación. La información, especialmente la de alcance mundial, se proporciona por una diversidad de medios que van desde los sitios en la Web, las bases de datos, las publicaciones y los informes hasta las respuestas a peticiones especiales.

A. Creación de capacidad

1. Becas

501. En la esfera de los océanos y el derecho del mar, el Programa de Becas en Memoria de Hamilton Shirley Amerasinghe, muy apreciado por las oportunidades académicas y la experiencia práctica que proporciona a los becarios, sigue despertando un gran interés entre candidatos de todas las regiones y entre las instituciones académicas. Se siguen recibiendo solicitudes de instituciones académicas que desean ser incluidas en la lista de universidades e institutos participantes. Recientemente manifestó su interés el Centro de Política Marítima de la Universidad de Wollongong de Australia. Actualmente participan en el programa de becas 16 universidades e instituciones (véase A/53/456, párr. 480).

502. Se han recibido más de 100 solicitudes de candidatos de todo el mundo. Como consecuencia de las excelentes calificaciones de los candidatos que cada año solicitan la beca, el Grupo Asesor que examina las candidaturas pidió el año pasado una vez más al Secretario General Adjunto, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, que continuara estudiando la posibilidad de aumentar la dotación de fondos a fin de que el Grupo pudiera otorgar más de una beca por año.

503. 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 recibir una beca.

504. El Reino Unido ha hecho también este año una contribución especial para financiar una beca adicional en una universidad participante del Reino Unido en el año 2000. (Con las contribuciones especiales aportadas por el Reino Unido en el pasado se han financiado dos becas: una para el año escolar 1995/96 y la otra para el año escolar 1996/97. Véanse A/50/713, párr. 248, y A/51/645, párr. 303.) El Gobierno de Alemania también financia una beca para que un candidato de Papua Nueva Guinea estudie en el Instituto Max Planck de Heidelberg (Alemania) a partir de septiembre de 1999. Además, se recibió del Gobierno de Chipre la suma de 925 dólares para el fondo fiduciario para becas. El Grupo Asesor agradeció esas contribuciones y expresó la esperanza de que otros países siguieran esos ejemplos. Fue posible conceder una beca con cargo al fondo fiduciario; un candidato de Nigeria realizará investigaciones en la Escuela de Derecho de la Universidad Dalhousie, de Halifax (Canadá).

505. La beca se ha otorgado anualmente en cada uno de los últimos 13 años. Los becarios provinieron de los siguientes países: Nepal (1986), República Unida de Tanzanía (1987), Chile (1988), Trinidad y Tabago (1989), Santo Tomé y Príncipe (1990), Croacia (1991), Tailandia (1992), Kenya (1993), Seychelles y Camerún (1994), Tonga (1995), Indonesia (1996), Samoa (1997), y Nigeria y Papua Nueva Guinea (1998).

506. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar se encarga de la administración del programa de becas en el marco del Programa de asistencia de las Naciones Unidas para la enseñanza, el estudio, la difusión y una comprensión más amplia del derecho internacional. Se ha concebido principalmente para 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 o candidatos a mejorar sus conocimientos sobre los asuntos oceánicos y del derecho del mar. La beca se estableció en 1981, 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.

507. La Universidad de las Naciones Unidas informó de que, a fin de atender a las crecientes necesidades de los países en desarrollo en materia de aptitudes relacionadas con la pesca, en 1998 se había establecido en el Instituto de Investigaciones Marinas de Reykjavík un programa de capacitación pesquera, tras la firma de un acuerdo de cooperación para el establecimiento de este programa concertado entre la Universidad de las Naciones Unidas, el Gobierno de Islandia y el Instituto de Investigaciones Marinas de Islandia. La finalidad del programa es reforzar las capacidades de los gobiernos, las universidades y las instituciones de investigación y capacitación de los países en desarrollo en la esfera de las pesquerías. En virtud del programa, todos los años se organiza un curso de capacitación de seis meses de duración a nivel de posgrado con el apoyo financiero del Gobierno de Islandia. El curso anual consiste de capacitación teórica y práctica de aplicación inmediata en los países de origen de los participantes; tiene un plan de estudios básico de seis semanas, 12 semanas de capacitación especializada y seis semanas de capacitación a bordo. Para el primer curso, que tuvo lugar de agosto de 1998 a febrero de 1999, se concedieron seis becas a candidatos de tres países del África al sur del Sahara. El segundo curso comenzó en junio de 1999, con nueve participantes de América Central y del Sur, Asia y África. (La información detallada sobre el programa figura en el sitio el programa en la Web: http://www.unu.edu/iceland/fisheries/fisheries.html.)

2. El programa TRAIN–SEA–COAST

508. Las actividades de capacitación en asuntos oceánicos y derecho del mar se realizan en el marco del programa TRAIN–SEA–COAST (los detalles del programa figuran en el documento A/53/456, párr. 482 a 486, y en el sitio de la División en la Web: http://www.un.org/Depts/los/TSC). El programa se estableció para crear en los países capacidades para mejorar los conocimientos en ordenación oceánica y costera integrada de los especialistas y encargados de fijar políticas de países tanto desarrollados como en desarrollo. Los principales objetivos del programa TRAIN– SEA–COAST son reforzar la capacidad de las instituciones locales (denominadas dependencias de preparación de cursos) para impartir capacitación en el marco de una red de instituciones participantes de todo el mundo que permita compartir cursos, materiales y personal. El programa, que inicialmente estableció una red de 11 dependencias de preparación de cursos en diez países con la asistencia del PNUD y que empezó a funcionar en 1995, entró en una nueva fase en 1998 cuando se vinculó a un programa del PNUD y el FMAM titulado “Fortalecimiento de la capacidad para compartir a nivel mundial conocimientos sobre aguas internacionales”.

509. Las actividades realizadas en virtud del programa TRAIN–SEA–COAST durante el año pasado hicieron hincapié en cuatro tareas: a) establecimiento y utilización de cinco nuevas dependencias de preparación de cursos vinculadas a proyectos sobre aguas internacionales del PNUD y el FMAM y prestación de apoyo continuado a las dependencias existentes; b) establecimiento de una coordinación efectiva entre el programa TRAIN–SEA–COAST y la Dependencia Central de Apoyo de la División en la Sede, las dependencias de preparación de cursos y los coordinadores de proyecto del FMAM; c) aumentar la colaboración entre el programa TRAIN–SEA–COAST y los programas afines de la red TRAIN–X de las Naciones Unidas (véanse párrs. 599 y 600) así como con otras organizaciones de las Naciones Unidas que realizan actividades de capacitación y ordenación integrada de las costas; y d) desarrollo de actividades de información pública relativas al programa TRAIN–SEA–COAST.

510. Tras la finalización del seminario y la reunión de planificación de los diseñadores de cursos celebrada del 17 al 28 de agosto de 1998 en la Sede de las Naciones Unidas, los diseñadores de cursos y los directores de las dependencias de preparación de cursos vinculadas al proyecto del PNUD y del FMAM emprendieron la tarea de

establecer dependencias de preparación de cursos en el marco de sus respectivas instituciones anfitrionas (universidades y organizaciones no gubernamentales). Se prevé que todas las nuevas dependencias estarán establecidas a comienzos del año 2000. Las nuevas dependencias iniciaron la preparación de cursos con el apoyo pedagógico de la Dependencia Central de Apoyo del programa TRAIN–SEA–COAST, y las dependencias más antiguas continuaron sus actividades de preparación y realización de cursos. Los programas TRAIN–SEA–COAST de Filipinas y el Brasil, que habían organizado varios de estos cursos, también están realizando evaluaciones de los cursos impartidos cuyos resultados serán importantes no sólo para las respectivas dependencias sino también para el programa en su conjunto.

511. La Dependencia Central de Apoyo del programa TRAIN–SEA–COAST ha cumplido una importante función en la promoción de la coordinación entre las dependencias de preparación de cursos y los coordinadores de proyectos del FMAM. Estas actividades incluían el mantenimiento de una corriente constante de comunicación con las dependencias de preparación de cursos, y entre éstas y los coordinadores de proyectos del FMAM. El gran interés del FMAM en las dependencias de preparación de cursos del programa TRAIN–SEA–COAST quedó demostrado por la prestación de asistencia respecto de: a) la preparación de una lista de expertos internacionales, regionales o locales en esta materia que prestan asistencia en la preparación de cursos; b) la participación del director de una dependencia de preparación de cursos en un curso práctico regional organizado por el proyecto del FMAM; y c) la financiación de los gastos de viaje del personal de la dependencia en la región. A este respecto, la Dependencia Central de Apoyo del programa TRAIN–SEA–COAST prestó asistencia en la creación de un entorno de trabajo muy positivo entre los principales participantes.

512. El programa TRAIN-SEA-COAST se elaboró siguiendo el modelo TRAIN–X aplicado en todo el sistema de las Naciones Unidas, cuyo criterio general consiste en establecer una red de centros de capacitación en países tanto desarrollados como en desarrollo que hayan acordado adoptar una norma común para el fomento de la capacitación y compartir cursos, materiales y personal de capacitación. Un equipo central de apoyo en el organismo que se ocupa de este tema funciona como nódulo central de los enlaces entre los centros nacionales y regionales de la red y se encarga de la coordinación general de la red. Además de promover la cooperación entre instituciones de países desarrollados y en desarrollo, el modelo TRAIN–X ayuda a las instituciones locales a encontrar sus propias soluciones a los problemas locales, reduce el costo de la preparación y distribución de programas de capacitación gracias a las economías de escala y elimina la duplicación de las actividades de preparación de cursos. La red TRAIN–X está integrada además del programa TRAIN–SEA–COAST, por CODEVTEL en telecomunicaciones (dependencia central de apoyo en la Unión Internacional de Comunicaciones (UIT)), TRAINMAR en servicios marítimos (UNCTAD); TRAINAIR en aviación civil (OACI); TRAIN–FOR–TRADE en comercio internacional (UNCTAD); TRAINPOST en servicios postales (Unión Postal Universal (UPU)) y CC:TRAIN en cambios climáticos (Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR)).

513. El programa TRAIN–SEA–COAST presidió la red TRAIN–X de septiembre de 1997 a junio 1999. El coordinador del programa TRAIN–SEA–COAST presidió la sexta reunión en mesa redonda de la red TRAIN–X de las Naciones Unidas, que se celebró en Ginebra el 14 y 15 de junio de 1999. El Representante de CC:TRAIN/UNITAR ocupará la presidencia hasta la clausura de la séptima mesa redonda en 2001. Los programas de capacitación asociados de la red colaboran entre sí. El año pasado, un instructor habilitado en TRAIN–X de TRAINAIR/Brasil impartió un curso para instructores en TRAIN–SEA–COAST/Brasil. Esto facilitó las actividades de entrenamiento, dentro del mismo país, realizadas por un programa asociado, así como la creación de concatenaciones muy importantes entre los programas a nivel local. Además, la dependencia central de apoyo de TRAINMAR en la UNCTAD proporcionó los servicios de un experto de Malasia, quien preparó un curso en TRAIN–SEA–COAST en Tailandia; de esta forma, el programa TRAIN–SEA–COAST aprovechó los servicios de un experto de la región y de un programa asociado que prestaron asistencia a una dependencia de preparación de cursos del programa.

514. La colaboración con otras organizaciones dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas comprende la prestación de apoyo continuado a la base de datos sobre capacitación de la Universidad de las Naciones Unidas y el suministro de asesoramiento al PNUD en la esfera de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras. El Centro Internacional de Ordenación de Recursos Acuáticos Vivos (ICLARM) invitó al programa TRAIN–SEA–COAST a que diseñara y aplicara una estrategia de capacitación para la Red de Acción Internacional para los Arrecifes de Coral (ICRAN). A tal fin, la Dependencia Central de Apoyo del programa TRAIN–SEA–COAST participa activamente en la preparación de una propuesta en el marco del programa.

515. El programa TRAIN–SEA–COAST es reconocido por las organizaciones de dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas como una singular iniciativa de capacitación en la esfera de la ordenación integrada de las zonas marinas y costeras. El creciente número de consultas sobre el programa y el alcance más amplio que le da el proyecto FMAM ha hecho necesaria la preparación de materiales de información a los que puedan tener acceso fácilmente la población en general y los posibles candidatos en particular. Se han desarrollado varias iniciativas para mejorar el perfil del programa. Se ha actualizado el sitio del programa en la Web (http://www.un.org/Depts/los/TSC) y se le han agregado nuevas funciones, incluyendo programas interactivos y conexiones con todas las dependencias de preparación de cursos del programa y con proyectos del FMAM asociados. Se organizó un grupo de debates titulado "Capacitación y creación de capacidad en ordenación costera y oceánica", como reunión paralela del séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en abril de 1999, en las que hicieron exposiciones varios representantes de países que tenían dependencias de preparación de cursos del programa TRAIN–SEA–COAST. Además, la Dependencia Central de Apoyo del programa hizo varias exposiciones dirigidas, entre otros, a los coordinadores de proyectos del FMAM y al personal de organizaciones dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas. Se han preparado también, para su publicación en varias revistas técnicas, documentos en los que se describe el programa TRAIN–SEA–COAST.

516. Dentro del sistema de las Naciones Unidas, el PNUD presta apoyo técnico y financiero para impartir capacitación sobre el mejoramiento de los recursos de ordenación costera y oceánica en muchos países. (El programa TRAIN–SEA–COAST de la Dirección también recibe apoyo técnico y financiero del PNUD.) El programa presta asistencia a instituciones científicas nacionales en el establecimiento de laboratorios para vigilar las amenazas al medio marino. En respuesta a un reciente aumento del interés de muchos países en la conservación de los recursos oceánicos, el PNUD invierte sus propios recursos y los del Fondo para el Medio Ambiente Mundial en la realización de actividades (principalmente en el marco del programa TRAIN–SEA–COAST de la División) para proteger o rehabilitar ecosistemas marinos en peligro o degradados del Golfo de Guinea, el Caribe, los mares del Asia oriental, el Mar Negro, el Mar Rojo, el Océano Atlántico Sur y el Océano Pacífico Sur.

B. Difusión de información

517. Todas las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas reúnen, procesan y distribuyen información de cobertura mundial sobre los océanos y el derecho del mar en el contexto de sus respectivas esferas de competencia. Casi todas ellas han establecido sitios en la Web complejos y avanzados que constituyen valiosas fuentes de información que puedan utilizar los Estados Miembros, los órganos intergubernamentales, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado y la sociedad civil en general.

518. Los usuarios, especialmente directores y encargados de adoptar decisiones, han manifestado su satisfacción por la evolución general de los asuntos oceánicos y el derecho del mar, la biblioteca y la colección de referencia, y el sistema de información de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. La División ha modificado sus actividades de información, haciendo hincapié en el sitio en la Web a fin de fortalecer su sistema actual de recogida, compilación y difusión de información sobre el derecho del mar y asuntos afines, para promover una mejor comprensión de la función de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y su aplicación uniforme, coherente y efectiva. El sitio de la División en la Web sobre "Oceans and law of the sea" (http://www.un.org/Depts./los) no sólo permite reunir de manera eficaz en función del costo materiales (documentos, informes, leyes, etc) de una amplia diversidad de fuentes (gobiernos, organizaciones internacionales e instituciones competentes), sino que también proporciona a los usuarios medios adecuados para obtener materiales e información sobre diversos aspectos de los asuntos oceánicos y el derecho del mar que están actualizados, bien organizados y con referencias cruzadas.

519. El sitio en la Web, recientemente ampliado, se ha concebido como un medio para dar a conocer a la población en general la función de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Esta Convención, que se reconoce como el marco para todas las actividades relacionadas con los océanos, constituye un punto de referencia para explicar la forma en que sus disposiciones resuelven cuestiones que tienen efectos directos sobre la vida de las personas. No se pretende abarcar todas las cuestiones, sino proporcionar un nódulo central para los interesados en realizar investigaciones más detalladas sobre cuestiones específicas e interrelacionadas de los océanos. El sitio contiene más de 1.500 conexiones a sitios gubernamentales, no gubernamentales y académicos, así como a los de otras organizaciones internacionales del sistema de las Naciones Unidas. El sitio ampliado se ha diseñado también de modo que sea fácil acceder a él en

todos los países, incluso aquellos cuyas conexiones a la Internet no son muy avanzadas.

520. El sitio en la Web proporciona información general sobre los océanos y el derecho del mar, así como muchos documentos, incluidos los textos completos de la Convención, el Acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la parte XI de la Convención y el Acuerdo de 1995 sobre poblaciones de peces, junto con información sobre su situación actual y declaraciones hechas en el momento de la firma, ratificación o adhesión. También se dispone de información sobre nuevas instituciones oceánicas establecidas por la Convención: 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 seleccionados, 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 de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental.

521. 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. Para ello, la División está desarrollando el sitio en la Web como fuente única y general de información diversa y específica, que comprende más de 380 hipervínculos cuidadosamente seleccionados con organismos especializados y organizaciones internacionales, en los que se pueden encontrar los textos correctos y auténticos de los instrumentos internacionales relacionados con los océanos, así como otra información relacionada con los océanos.

522. La División sigue desarrollando otras dos áreas de información: la base de datos del Sistema de Información Geográfica (SIG) para el componente cartográfico de los límites de las zonas marinas (véase el párrafo 91) y la base de datos sobre la legislación marítima nacional (véase A/52/487, párr. 405).

XII. Coordinación y cooperación internacionales

523. Las características naturales de los océanos y la imposibilidad de contener los recursos, los usos y los procesos físicos de los océanos dentro de “límites” especificados política y jurídicamente, dio lugar al principio fundamental consagrado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de que los problemas de los espacios oceánicos están estrechamente relacionados entre sí y deben ser considerados como un todo. El corolario de este principio es que tiene que haber cooperación y coordinación en la interacción de los pueblos con los océanos. Ahora que la Convención ha establecido el orden jurídico de los océanos y los mares del mundo, basado en la estrecha relación que guardan entre sí todos los asuntos oceánicos, la cooperación y la coordinación, que ya tenían una base física, tienen también una base jurídica.

524. En la esfera de los asuntos oceánicos y el derecho del mar hay una cooperación formal e informal muy extensa entre las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, que en muchos casos se extiende a muchos otros órganos intergubernamentales, organismos gubernamentales, el sector privado, las organizaciones no gubernamentales y todos los interesados en su sentido más amplio. A fin de dar una idea de su alcance, cobertura y contenido, a continuación se presenta una muestra de los programas cooperativos más importantes.

A. Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP)

525. Establecido en 1968 con arreglo a un Memorando de Entendimiento interinstitucional, el GESAMP es un órgano consultivo científico de expertos del sistema de las Naciones Unidas, apoyado por éste. Hasta agosto de 1999, las organizaciones copatrocinadoras eran: 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. Cada organismo copatrocinador del GESAMP proporciona los servicios de un secretario técnico y apoya la participación de expertos en las reuniones del GESAMP (plenarias y de grupo de trabajo). La OMI también proporciona los servicios del secretario administrativo del GESAMP, además de un secretario técnico. La tarea principal del GESAMP es prestar asesoramiento científico multidisciplinario e independiente a los organismos copatrocinadores sobre la prevención, reducción y contención del deterioro del medio ambiente. Así, los informes anuales 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 aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del capítulo 17, entre otros, del Programa 21 y, a través de los organismos, a sus órganos rectores y miembros.

526. En su 29° período de sesiones, celebrado en la sede de la OMI en Londres en agosto de 1999, el GESAMP adaptó su mandato[118], en respuesta al inciso a) del párrafo 32 de la Decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en que la Comisión acogió con beneplácito "la intención de la OMI de mejorar, trabajando en colaboración con otras organizaciones participantes, la eficacia y el alcance del Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP)" y recomendó que se estudiase la posibilidad de establecer medios para que el Grupo interactuara con científicos representantes de los gobiernos y grupos principales. El proyecto de mandato revisado, que en última instancia deberá ser aprobado y firmado por los directores de los organismos copatrocinadores, parece abordar ampliamente las condiciones necesarias para una mayor eficacia. En el mismo período de sesiones, el GESAMP también examinó la labor de varios de sus grupos de trabajo, incluidos los que se ocupan de la evaluación de los riesgos de las sustancias nocivas transportadas por buques, las estimaciones del petróleo que penetra en el medio marino como resultado de actividades marinas; el impacto ambiental de la acuicultura costera; y las evaluaciones del medio marino. Respecto de este último, el Grupo de Trabajo sobre evaluación del medio marino se reunió inmediatamente después de la reunión plenaria del GESAMP con objeto de adelantar su labor sobre dos informes que habrá de presentar al GESAMP en su 30° período de sesiones (mayo de 2000), a saber, el "Informe bienal sobre el estado del medio marino: principales cuestiones actuales y nuevos problemas", y "Fuentes y actividades terrestres que afectan la calidad y los usos del medio marino, costero y de agua dulce".

B. Sistema Mundial de Observación de los Océanos (SMOO)[119]

527. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos se estableció en respuesta a la necesidad, también destacada en el Programa 21, de un sistema mundial integrado y amplio de observación e información sobre los océanos, que proporcionase la información necesaria para los pronósticos oceánicos y atmosféricos, la ordenación de los océanos y las zonas costeras por las naciones costeras y la investigación del cambio ambiental mundial. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos es un sistema operacional planeado, establecido y coordinado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la UNESCO, junto con la OMM, el PNUMA y el Consejo Internacional para las Ciencias (ICSU).

528. El Sistema está diseñado para ofrecer a una amplia gama de usuarios descripciones en tiempo real del estado corriente del mar y su contenido, y pronosticarlo con la mayor antelación posible, y para satisfacer las necesidades del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, fundamentando los pronósticos de los cambios climáticos. No se trata únicamente de un sistema operacional, sino que abarca actividades para convertir los resultados de las investigaciones en herramientas operacionales. El Sistema ya está empezando a ofrecer a la COI y sus asociados (OMM, PNUMA e ICSU) la capacidad de convertir los resultados de las investigaciones en productos útiles para responder a las necesidades de la sociedad.

529. Un logro importante de 1998 fue la creación del Sistema Inicial de Observación dentro del Sistema Mundial de Observación de los Océanos, que reúne los subsistemas mundiales de observación de los océanos apoyados por la COI y la OMM e incluye mediciones desde buques de voluntarios, boyas, estaciones costeras, incluidos aforos de mareas, y satélites, así como centros de datos y medios de comunicación. Se preveía que el ulterior desarrollo de este sistema, ampliado en 1999, se viera facilitado con la creación en julio de 1999 de una nueva Comisión Técnica Mixta OMM/COI de Oceanografía y Meteorología Marina, que fusiona órganos previamente creados que se ocupan de la oceanografía y la meteorología marinas (véase también el párrafo 622).

530. La aplicación del Sistema Mundial de Observación de los Océanos depende en última instancia de las actividades de las naciones, individual o colectivamente. En el momento actual existen dos programas regionales principales del Sistema Mundial: uno en Europa y otro en la región de Asia nororiental. Los aspectos destacados del Sistema en Europa comprenden la recaudación de 15 millones de ecus de la Comisión Europea para proyectos de investigación previa a las actividades operacionales, con objeto de desarrollar las aptitudes y capacidades necesarias para aplicar el Sistema Mundial de Observación de los Océanos; uno de estos proyectos es el Proyecto de Pronósticos en el Mediterráneo. Las actividades importantes del Sistema en la región de Asia nororiental comprenden una duplicación de sus reservas de datos, un aumento considerable de los contribuyentes y una intensificación del intercambio de datos. Otros nuevos programas regionales del Sistema concentrados en las zonas costeras, son los Sistemas Mundiales de Observación de los Océanos en el Mediterráneo, en el Pacífico, en el Mar Negro y en el Caribe. El Comité de África está ayudando a desarrollar el Sistema en los mares de las costas de África.

531. El Sistema Mundial de Observación de los Océanos es parte de una Estrategia Integrada Mundial de Observación elaborada por patrocinadores de sistemas mundiales de observación miembros de las Naciones Unidas, junto con el Consejo Internacional para las Ciencias y el Comité sobre Satélites de Observación de la Tierra. La Estrategia Integrada abarca los principales sistemas in situ y en el espacio de observación de la Tierra, en un marco integrado, particularmente el clima y la atmósfera, los océanos, la superficie terrestre y el interior de la Tierra. Su objetivo es facilitar la obtención de observaciones más precisas en forma más económica y oportuna. Aprovecha las estrategias de los programas internacionales de observación vigentes y los progresos actuales, y dirige otros esfuerzos integrados a las esferas en que no existen arreglos y estructuras internacionales satisfactorios. Deberá mejorar la comprensión por parte de los gobiernos de los planes mundiales de observación; proveer un marco para las decisiones sobre la continuidad de la observación de las variables clave; reducir las duplicaciones; ayudar a mejorar la asignación de los recursos; y prestar asistencia en el paso de la investigación a las operaciones. La Estrategia Integrada es coherente con los esfuerzos encaminados a aumentar la eficiencia y eficacia del sistema de las Naciones Unidas.

532. *Módulo HOTO del SMOO*. Mientras los administradores del medio ambiente se enfrentan a la tarea de evaluar el grado de la contaminación y del daño ecológico en las regiones costeras, su labor en los países en desarrollo puede verse gravemente comprometida por la falta de recursos para realizar actividades en el terreno y llevar a cabo ensayos químicos y biológicos con las técnicas más modernas. La necesidad de contar con métodos para la evaluación rápida de la contaminación marina indujo al programa mixto de la COI/PNUMA/OMI del Estudio Mundial de la Contaminación del Medio Marino (GIPME) a elaborar el módulo de Salud de los Océanos del SMOO, con objeto de abordar concretamente los medios y arbitrios de elaborar mecanismos integrados para observar, evaluar y pronosticar los efectos de las actividades antropogénicas en el medio marino.

533. El GIPME adoptó su primera medida concreta en respuesta al plan para el módulo sobre Salud de los Océanos del SMOO con la ejecución del proyecto para la "Evaluación rápida de la contaminación marina: proyecto experimental HOTO en América del Sur", cuyo objeto es ensayar y proporcionar indicadores biológicos y químicos, económicos y fáciles de utilizar, para asistir en la ordenación ambiental de los países en desarrollo, y mejorarla. Las técnicas que se están elaborando ofrecerán métodos de selección rápidos y económicos, en lugar de los procedimientos más complejos que actualmente se utilizan en Europa y en los Estados Unidos. A partir de los primeros resultados positivos de este trabajo, se están preparando planes para poner en marcha programas de evaluación rápida de la contaminación marina en la región del Caribe a fines de 1999, y en Viet Nam en un futuro cercano.

C. Proyecto sobre la variabilidad y previsibilidad del clima (CLIVAR)[120]

534. Las observaciones e investigaciones sobre el clima, incluidas las interrelaciones de los océanos y el clima, se llevan a cabo en el sistema de las Naciones Unidas con arreglo al Programa Mundial de Investigaciones Climáticas (PMIC), copatrocinado por la COI, la OMM y el Consejo Internacional para las Ciencias. Dos de las actividades que se están llevando a cabo son el Experimento de Circulación Mundial de los Océanos (WOCE) y el Programa sobre Océanos Tropicales y la Atmósfera Mundial (TOGA). Las experiencias adquiridas en la ejecución de estos dos programas han demostrado claramente que un sistema de observación de los océanos es la clave para mejorar la comprensión de los mecanismos que intervienen en el sistema climático de la Tierra, y que dicha comprensión promete sentar una sólida base científica para la adopción ulterior de decisiones económicas y sociales. Concentrándose en el cumplimiento de esta promesa, el PMIC inició su más reciente y ambicioso programa sobre la variabilidad y previsibilidad del clima (CLIVAR) en diciembre de 1998, con la celebración de una Conferencia Internacional del CLIVAR en París, a la que asistieron representantes de 63 naciones. En la declaración de la Conferencia se instaba a las naciones a que pusieran a disposición los nuevos recursos necesarios para ejecutar el proyecto CLIVAR, y se pedía concretamente la aplicación de sistemas de observación climática a largo plazo, tanto en el espacio como in situ, tales como el Sistema Mundial de Observación del Clima, el Sistema Mundial de Observación de los Océanos y el Sistema Mundial de Observación Terrestre.

D. Comisión técnica mixta sobre oceanografía y meteorología (CTMOM)

535. La OMM informó de que, para dar respuesta a la evidente necesidad de promover la observación integrada de la atmósfera y los océanos, el Congreso de la OMM en su 13º período de sesiones (Ginebra, mayo de 1999) y la

Asamblea de la COI/UNESCO en su 20º período de sesiones (París, junio y julio de 1999) aprobaron el establecimiento de una nueva Comisión Técnica Mixta sobre Oceanografía y Meteorología (CTMOM). La CTMOM es un órgano intergubernamental de expertos, perteneciente a la OMM y a la COI, que se encargará de coordinar y reglamentar los servicios de meteorología y oceanografía en todo el mundo, además de coordinar y orientar un sistema operativo de observación de los océanos que prestará apoyo a esos servicios y llevará a cabo actividades de vigilancia, investigación y pronóstico, incluida la elaboración de pronósticos sobre El Niño/La Niña. Esto corresponde a la prioridad determinada en la decisión 14/CP.4, relativa a "Investigación y observación sistemática", adoptada por la Conferencia de las Partes en la Convención Marco sobre el Cambio Climático en su cuarto período de sesiones (Buenos Aires, septiembre de 1998). Se prevé que la CTMOM elaborará un sistema mundial de vigilancia y pronóstico sobre los océanos, similar al que ya existe desde hace muchos años para la vigilancia de la atmósfera. La Comisión se presenta como un nuevo modelo de cooperación interinstitucional en el sistema de las Naciones Unidas, que consiste en agrupar los recursos y conocimientos técnicos de dos organismos para apoyar un enfoque multidisciplinario que permite abordar con más eficacia determinados problemas de alcance mundial. Se prevé que la CTMOM mejorará la eficiencia y la eficacia en función de los costos de las instituciones intergubernamentales que se ocupan de la meteorología y la oceanografía.

E. El servicio Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)

536. El servicio Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA) es un servicio de información bibliográfica internacional y de diversos organismos del sistema de las Naciones Unidas que se estableció en 1970. El ASFA, que por la amplitud de su cobertura, cuenta en la actualidad con la base de datos más completa del mundo, tiene por objeto difundir información a escala mundial sobre los aspectos científicos, económicos, tecnológicos, jurídicos, normativos y de ordenación de los medios marino y de agua dulce (con inclusión de los recursos biológicos y no biológicos).

537. Las Naciones Unidas, por conducto de su División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, junto con la FAO, la COI/UNESCO y el PNUMA son socios patrocinadores del ASFA, en el que participan cuatro socios internacionales, 27 socios nacionales y la empresa Cambridge Scientific Abstracts (CSA), que se encarga de publicar el ASFA[121]. La FAO desempeña las funciones de Secretaría del ASFA. Cada socio lleva a cabo un seguimiento de las revistas y otras publicaciones y documentos correspondientes a su esfera de actividad y sobre la base de ese material se elaboran resúmenes y datos bibliográficos para su inclusión tanto en la base de datos y en los CD–ROM del ASFA, que pueden consultarse por computadora, como en los correspondientes boletines mensuales, 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*. Además de los boletines impresos y de los CD–ROM, la información del sistema ASFA puede consultarse en el Servicio de Base de Datos en la Internet (servicios en línea y en cintas magnéticas).

538. En la reunión anual de la Junta Asesora del ASFA se abordan cuestiones normativas y técnicas relacionadas con el mejoramiento de la eficacia de los productos del sistema y su utilidad para una comunidad de usuarios en expansión. En la reunión celebrada del 25 al 28 de mayo de 1999 en la Sede de la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera, en Bethesda, Maryland, Estados Unidos, a la que asistieron 26 representantes de 14 socios nacionales, dos socios internacionales, tres socios patrocinadores (las Naciones Unidas, la COI y la FAO) y la empresa editora, se abordaron diversas cuestiones prioritarias, entre ellas las siguientes: la ampliación de la asociación en el marco de un esfuerzo más general para lograr una mayor cobertura sustantiva y geográfica de las publicaciones pertinentes y un aumento de la difusión, la utilización, el alcance, la oportunidad y la calidad de los productos del ASFA; y la utilización de recursos del Fondo fiduciario del ASFA, constituido con las regalías obtenidas por la venta de sus productos, para fines relacionados con el servicio (por ejemplo, para financiar actividades de capacitación). En la reunión se acogió con beneplácito la incorporación de cuatro nuevos socios en 1999: Bulgaria, España, Italia y Marruecos.

539. En el contexto de la distribución cada vez más amplia de los productos del ASFA a países en desarrollo, la Junta Asesora expresó su apoyo constante a la iniciativa FAO/CSA, de 1998, para facilitar gratuitamente y por un tiempo limitado los CD–ROM del ASFA a institutos de países de ingresos bajos y con déficit de alimentos en África. Hasta junio de 1999, se habían identificado 18 institutos que estaban en condiciones de utilizar los CD–ROM del ASFA y se estaban haciendo gestiones para establecer contacto con los institutos que aún no habían respondido a la primera carta y al cuestionario de la FAO.

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

540. Basándose en una propuesta del Comité Interinstitucional sobre el Desarrollo Sostenible, que se había creado recientemente, el Comité Administrativo de Coordinación (CAC) estableció el Subcomité sobre océanos y zonas costeras en respuesta a la necesidad de adoptar, en el plazo de un año desde la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, de 1992, medidas encaminadas a coordinar las actividades en la esfera de los asuntos marítimos, como se destacó, en particular, en el capítulo 17 del Programa 21.

541. El Subcomité celebró su séptimo período de sesiones del 8 al 12 de febrero de 1999 en Mónaco por invitación del OIEA; asistieron representantes de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos, y de la División de Desarrollo Sostenible, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, de las Naciones Unidas, así como representantes del PNUMA y el PNUD, de la FAO, la OMI, la UNESCO, la OMM, la ONUDI y el OIEA. Entre otros temas, se examinó la planificación de la aplicación del Programa de Acción Mundial para la protección del medio marino frente a las actividades realizadas en tierra, el estado de la preparación del Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas, así como la cooperación y coordinación interinstitucional y la presentación de informes a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible. Al abordar el examen de este último tema, el Subcomité tomó nota del informe del Secretario General sobre los océanos y los mares (E/CN.17/1999/4 y Add.1), preparado por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales para el séptimo período de sesiones de la Comisión, y analizó en profundidad los medios para lograr una cooperación y coordinación efectivas entre las organizaciones y los organismos representados en el Subcomité. Esto abarcó el examen de diversas iniciativas conjuntas que, en opinión del Subcomité, se estaban llevando a cabo con resultados satisfactorios, por ejemplo, las relativas al Sistema Mundial de Observación de los Océanos (GOOS) y el Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP). Se determinó que una de las esferas de programas para la que más se necesitaba lograr una cooperación interinstitucional efectiva era la relativa a la ordenación integrada de las zonas costeras. (El informe del Subcomité figura en el documento ACC/1998/8.)

542. En un período de sesiones oficioso que se celebró en la sede de la OMI, en Londres, del 16 al 18 de agosto de 1999, el Subcomité abordó principalmente las cuestiones relativas a la aplicación de la decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible. En el párrafo 38 c) de dicha decisión, la Comisión había invitado al Secretario General a “que, en cooperación con los jefes ejecutivos de las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, adopte medidas encaminadas a mejorar la eficacia de la labor del Subcomité sobre océanos y zonas costeras del Comité Administrativo de Coordinación (CAC) y a hacer esa labor más transparente y sensible a las necesidades de los Estados Miembros, por ejemplo, organizando reuniones periódicas de información sobre las actividades del Subcomité”.

543. En respuesta a la preocupación expresada en esa petición, el Subcomité acordó en su período de sesiones oficioso aplicar varias medidas iniciales encaminadas a hacer que su labor fuese “más transparente y sensible a las necesidades de los Estados Miembros”, a saber: los miembros del Subcomité celebrarían reuniones anuales de información para las delegaciones y los observadores interesados en el curso de cada período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (y no únicamente cuando se examinara el tema de los océanos, como habían hecho hasta entonces), siempre que se dispusiera de recursos financieros y de tiempo para viajar a la Sede de las Naciones Unidas; cada miembro estudiaría la viabilidad de celebrar reuniones de información sobre la labor del Subcomité para representantes de gobiernos, organismos y organizaciones no gubernamentales, en el curso de los períodos ordinarios de sesiones de sus correspondientes órganos rectores; el Subcomité crearía su propio sitio en la Web, que tendría vínculos con los de la CAC y de otras organizaciones pertinentes, así como con la página de presentación en la Web del Atlas de los Océanos, de las Naciones Unidas; asimismo, se prepararía un folleto sobre el Subcomité, para su distribución en las reuniones de información. Se informó sobre estas medidas propuestas al Comité Interinstitucional en su 14º período de sesiones, celebrado los días 9 y 10 de septiembre de 1999.

XIII. Examen del tema sectorial "Océanos y mares" por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en 1999

544. Como se señalaba en el capítulo 17 del Programa 21, "El derecho internacional, reflejado en las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ... establece los derechos y las obligaciones de los Estados y proporciona la base internacional en que se fundan la protección y el desarrollo sostenible del medio marino y costero y sus recursos"[122]. Como lo reiteró la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, "El capítulo 17 del Programa 21 sigue siendo el programa de acción fundamental para lograr el desarrollo sostenible con respecto a los océanos y mares" (decisión 7/1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, párr. 1, apartado b)).

545. En ese contexto, uno de los hechos más significativos en 1999 en relación con el desarrollo y la ordenación de los recursos marinos y la protección y preservación del medio ambiente marino fue el examen por parte de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, en relación con el tema sectorial "Océanos y mares", de los progresos realizados en la aplicación del capítulo 17 y demás capítulos pertinentes del Programa 21. En cumplimiento de una decisión de la Asamblea General, la Comisión llevó a cabo el examen en su séptimo período de sesiones, celebrado en Nueva York del 19 al 30 de abril de 1999. Para la preparación del examen la Comisión contó con la asistencia de un grupo de trabajo que estableció, el Grupo de Trabajo Especial entre períodos de sesiones sobre los océanos y los mares y sobre el desarrollo sostenible de los pequeños Estados insulares en desarrollo, que se reunió en Nueva York del 1º al 5 de marzo de 1999. También se llevaron a cabo preparativos a nivel regional. Por ejemplo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) informó de un seminario regional que se había celebrado en Santiago del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 1998 "con objeto de preparar una contribución técnica para el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible" (véase el documento de la CEPAL LC/R.1899). En cumplimiento de la decisión mencionada de la Asamblea General, ésta examinará los resultados del examen, que figuran en la decisión 7/1 de la Comisión y han sido refrendados por el Consejo Económico y Social, en relación con el tema "Los océanos y el derecho del mar" del programa de su período ordinario de sesiones.

546. A continuación se destacan los aspectos más salientes de los resultados del examen realizado por la Comisión y se hace hincapié en las recomendaciones sobre temas concretos bajo los respectivos epígrafes, especialmente las esferas de especial preocupación determinadas por la Comisión, a saber, los recursos marinos, las actividades realizadas en tierra, las ciencias del mar y otras actividades marinas. La Comisión subrayó la importancia que revestía la cooperación internacional, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y del Programa 21, para garantizar que los océanos y los mares siguieran siendo sostenibles mediante la ordenación integrada, y que, con el debido respeto a la soberanía, jurisdicción y derechos soberanos de los Estados ribereños y recordando sus derechos y obligaciones en relación con la protección del medio marino, todos los Estados se pudieran beneficiar de la utilización sostenible de los océanos y los mares. La Comisión también destacó las amenazas que representaban para esos objetivos la sobreexplotación de los recursos marinos vivos, muy en especial mediante la pesca ilícita, no reglamentada y no declarada y la pesca de altura insostenible o incontrolada, y la contaminación. En ese contexto, la Comisión recomendó que se asignara prioridad especial a:

a) La conservación, la ordenación integrada y sostenible y la utilización sostenible de los recursos marinos vivos, incluidos los ecosistemas de que forman parte;

b) La prevención de la contaminación y degradación del medio marino por actividades realizadas en tierra y actividades de otro tipo;

c) Un conocimiento científico más preciso de los océanos y los mares y de sus recursos, de los efectos de la contaminación y de la manera en que los océanos y los mares interactúan con el sistema climático mundial;

d) El estímulo en los planos nacional, regional y mundial a que se adopten las medidas necesarias para aplicar de manera eficaz y coordinada lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Programa 21.

547. La Comisión destacó la necesidad de crear la capacidad para adoptar medidas en el plano nacional. En apoyo de las medidas nacionales encaminadas a aplicar lo dispuesto en el capítulo 17 del Programa 21, la Comisión invitó al sistema de las Naciones Unidas y a los gobiernos a que, tanto en sus relaciones bilaterales como en las organizaciones multilaterales financieras y de desarrollo en las que participaban, examinaran sus programas y velaran por que se asignara prioridad a la tarea de poner en marcha, o seguir perfeccionando, en el contexto de los planes nacionales, los programas de creación de capacidad.

548. La Comisión hizo hincapié en la importancia que revestía la cooperación en el plano regional, según procediera, en el marco jurídico pertinente, para la conservación, la ordenación integrada y sostenible y el aprovechamiento de los mares regionales. En ese contexto, la Comisión reiteró la necesidad de fortalecer el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) e intensificar la cooperación con otras organizaciones que se ocupaban de los mares regionales a fin de fomentar el intercambio de experiencia.

549. Con respecto a los acuerdos internacionales, a fin de que se cumpliera el objetivo de la participación universal, la Comisión recomendó que todos los Estados que aún no lo hubiesen hecho consideraran la posibilidad de pasar a ser partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el acuerdo de 1994 relativo a la aplicación de la parte XI de dicha Convención. La Comisión tomó nota de que, si bien se habían realizado progresos considerables en cuanto a la elaboración de acuerdos y programas de acción mundiales y regionales relativos a la protección y el uso racional de los océanos y mares, todavía quedaba mucho por hacer para lograr que se aplicaran efectivamente. A ese fin, la Comisión invitó a los organismos intergubernamentales pertinentes a que examinaran, de conformidad con sus respectivos mandatos, el estado de la aplicación de los acuerdos y programas de acción internacionales en sus esferas de trabajo, así como los obstáculos que dificultaban su aplicación más eficaz, y propusieran medidas que podrían adoptarse para promover una aceptación y una aplicación más generalizadas.

550. La Comisión señaló la necesidad de coordinación y cooperación internacionales. Instó a las instituciones nacionales, regionales o mundiales pertinentes a que intensificaran la colaboración mutua con miras a promover enfoques coordinados, evitar la duplicación de esfuerzos, fomentar el funcionamiento efectivo de las organizaciones existentes y garantizar un mayor acceso a la información y ampliar su difusión. La Comisión también tomó nota de que los océanos y los mares constituían un caso especial en lo que respecta a la necesidad de coordinación y cooperación internacionales y, en consecuencia, recomendó que se aplicara un criterio más integrado a todos los aspectos jurídicos, económicos, sociales y ambientales de los océanos y mares, tanto a nivel intergubernamental como interinstitucional. Para lograr ese objetivo, la Comisión invitó al Secretario General a que: a) adoptara medidas encaminadas a garantizar una colaboración más eficaz entre las partes pertinentes de la Secretaría; b) complementara sus informes anuales a la Asamblea General con sugerencias sobre iniciativas que se podrían emprender con objeto de mejorar la coordinación y de lograr una mayor integración; y c) en cooperación con los jefes ejecutivos de las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, adoptara medidas encaminadas a mejorar la eficacia de la labor del Subcomité sobre Océanos y Zonas Costeras del Comité Administrativo de Coordinación. La Comisión también recomendó a la Asamblea General que considerara los medios y arbitrios para fortalecer la eficacia de su debate anual sobre los océanos y el derecho del mar.

Notas

[1] Decisión 7/1, “Los océanos y los mares”, de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible (que de aquí en adelante se denominará la decisión 7/1, inciso a) del párrafo 1 de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible; *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No.9* (E/1999/29, cap. I.C, decisión 7/1, inciso a) del párrafo 1.

[2] Estos Estados y entidades son: Alemania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahamas, Bahrein, Barbados, Bélgica, 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 Ecuatorial, Guinea-Bissau, Guyana, Haití, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Islas Salomón, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Líbano, Malasia, Mali, Malta, Mauricio, Mauritania, México, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Mongolia, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nauru, Nepal, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Palau, Panamá, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Checa, República de Corea, República Democrática Popular Lao, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rumania, Saint Kitts y Nevis, Samoa, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Suecia, Suriname, Togo, Tonga, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Viet Nam, Yemen, Yugoslavia, Zambia y Zimbabwe.

En el sitio en la Web de la División, www.un.org/Depts/los/UNCLOS-status.htm hay más detalles respecto de los Estados partes.

[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, Canadá, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Irán (República Islámica del), Islandia, Islas Cook, Fiji, Islas Salomón, Maldivas, Mauricio, Micronesia (Estados Federados de), Mónaco, Namibia, Nauru, Noruega, Papua Nueva Guinea, Samoa, Santa Lucía, Senegal, Seychelles, Sri Lanka, Tonga y Uruguay.

[5] Extracto de la contribución de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.

[6] Estos Estados son: Bahamas, Brasil, Chile, Côte d'Ivoire, Eslovaquia, España, ex República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Ghana, Grecia, Indonesia, Jamaica, Kenya, Namibia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Senegal, Sudán, Trinidad y Tabago y Uruguay.

[7] Véase A/53/456, párr. 53.

[8] Idem., párr. 54.

[9] Para más detalles sobre la causa del buque *Saiga* (No. 2), véase el sitio en la Web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, en donde figuran los resúmenes diarios de las actuaciones y los fallos del Tribunal: <www.un.org/Depts/los/ITLOS>. Véase también los párrafos 574 a 580 para un resumen del fallo.

[10] Para el debate sobre este tema, véase SPLOS/44; véase también SPLOS/48, párrs. 18 y 19.

[11] Estos Estados son: Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Croacia, Eslovaquia, Finlandia, Ghana, Grecia, Jordania, Kuwait, Líbano, Noruega, Omán, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, República Unida de Tanzanía, Senegal, Sri Lanka y Túnez.

[12] En el cuadro 19 de la publicación de la UNCTAD *Review of Maritime Transport 1998* se indica la nacionalidad real de las principales flotas de libre matrícula al 31 de diciembre de 1997.

[13] Al momento de la aprobación, el Comité de Protección del Medio Marino determinó que se consideraría que las enmiendas habían sido aceptadas seis meses después de la fecha en que se cumplieran las condiciones para la entrada en vigor del Protocolo de 1988 al Convenio SOLAS y del Protocolo de 1988 al Convenio sobre las Líneas de Carga.

[14] El OIEA informó que, al 6 de septiembre de 1999, 39 Estados habían firmado la Convención mixta y que 13 Estados la habían ratificado o se habían adherido a ella. La Convención entrará en vigor el novantésimo día después de que se haya depositado en poder del OIEA el vigésimo quinto instrumento de ratificación, incluidos los instrumentos de los 15 Estados que tienen una planta de energía nuclear en funcionamiento.

[15] El sistema obligatorio fue aprobado por el Comité de Seguridad Marítima en su 70° período de sesiones (véase la resolución MSC.85(70), anexo 16 de MSC 70/23/Add.2) y entró en vigor el 1° de julio de 1999.

[16] MSC 71/23.

[17] MSC 71/10, anexo 3.

[18] Memorando de entendimiento sobre el control por el Estado del puerto en la región de Asia y el Pacífico, memoria anual: http://iijnet.or.jp/tokyomou/.

[19] http://www.parismou.org/Whatsnew/199905191.html.

[20] Comunicado de prensa de 29 de abril de 1999, séptimo período de sesiones del Comité de Control por el Estado del puerto en la región de Asia y el Pacífico.

[21] Memorando de entendimiento de control por el Estado del puerto en la región de Asia y el Pacífico y en otras regiones: http://www.iijnet.or.jp/tokyomou/ar-1-7.html.

[22] Ibíd.

[23] Ibíd.

[24] Ibíd.

[25] Se adoptó un enfoque amplio a la seguridad regional en el proyecto de Directrices para la cooperación marítima regional elaboradas por el Grupo de Trabajo sobre Cooperación Marítima del Consejo para la Seguridad y la Cooperación en Asia y el Pacífico en su quinto período de sesiones, celebrado en noviembre de 1998, para su examen por el Foro Regional de la ASEAN.

[26] Véanse las actuaciones resumidas del cursillo coorganizado por el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia, la Secretaría del Commonwealth y el Programa Regional del Pacífico Sur para el Medio Ambiente, en el sitio Web del Instituto en www.unicri.it.

[27] Introducción al proyecto de guía de capacitación en operaciones de vigilancia marítima contra la droga del Programa de las Naciones Unidas para la Fiscalización Internacional de Drogas (PNUFID).

[28] Véase el párrafo 17.1 del *Commentary on the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.98.XI.5).

[29] La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar cooperó con el PNUFID en la revisión del proyecto de guía, así como en la revisión del comentario sobre el artículo 17 para la publicación *Commentary on the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988* (véase la nota 28 *supra*).

[30] Extraído del "Global Programme against Trafficking in Human Beings — an outline for action", preparado por el Centro de las Naciones Unidas para la Prevención Internacional del Delito, la Oficina de Fiscalización de Drogas y de Prevención del Delito y el Instituto Interregional de las Naciones Unidas para Investigaciones sobre la Delincuencia y la Justicia. El texto se puede conseguir en el sitio Web de la red del Programa de las Naciones Unidas en materia de prevención del delito y justicia penal, en http://www.uncjin.org/Special/special.html.

[31] El informe fue enviado a la División por la Oficina Marítima Internacional.

[32] Información proporcionada por la Oficina Marítima Internacional de la Cámara de Comercio Internacional; véase el documento MSC 71/15/5.

[33] Véase MSC 71/15/3, pág. 25, y MSC 71/23, párr. 15.10.

[34] Presentación de Dinamarca y el Reino Unido, documento FAL 26/10/3.

[35] Comisión Mundial Independiente de los Océanos *The Ocean ... Our future*) Cambridge (Inglaterra), Cambridge University Press, 1998), pág. 102 (el informe fue mencionado también en la resolución 53/32 de la Asamblea General).

[36] Robert Constanza y otros, "The value of the world´s ecosystem services and natural capital", *Nature*, vol. 387, No. 6630, 15 de mayo de 1997, págs. 253 a 260. Las estimaciones se mencionaron en el informe de 1998, A/53/456, párr. 5.

[37] Wade Roush, "Putting a price tag on nature's bounty", *Science*, 16 de mayo de 1997.

[38] FAO, Grupo de Trabajo Especial de la APEC sobre Ordenación de Pesquerías, Kensen-numa, Miyagi (Japón), 13 a 15 de julio de 1999.

[39] Informe de la reunión de los órganos o acuerdos de pesquerías de la FAO o ajenos a la FAO, Roma, 11 y 12 de febrero de 1999, documento de la FAO FIPL/R597, párr. 34.

[40] *Pesca ilícita, no regulada y no declarada*, Propuesta para formular un plan mundial de acción para limitar la pesca ilícita no regulada y no declarada, Australia, febrero de 1999 (presentada en la reunión de la FAO). Véase también *TAP Newsletter*, marzo de 1999, vol. 8, No. 1: http://www.asoc.org/currentpress/mar1999nwl.htm.

[41] Comunicación dirigida a la División por la CICAA el 22 de junio de 1999; recomendaciones y resoluciones relativas a la conservación y ordenación aprobadas por la CICAA en su 11ª reunión especial, Santiago de Compostela (España), 16 a 23 de noviembre de 1998: resolución de la CICAA relativa a la captura no declarada y no regulada de atún por buques de palangre en gran escala en la zona de la Convención.

[42] Informe del CGPM sobre su 23º período de sesiones, Roma, 7 a 10 de julio de 1998 (Roma, FAO, 1998), párr. 59 d).

[43] Informe anual de la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional, 1998, págs. 23 y 24.

[44] Informe del tercer período de sesiones de la Comisión de Pesca del Océano Índico, Mahé (Seychelles) 9 a 12 de diciembre de 1998, párr. 34 ; comentarios del representante de la Comisión sobre la Conservación del Atún del Sur, apéndice F.

[45] FAO, Grupo de Trabajo Especial, véase nota 38 *supra*.

[46] Documento oficioso distribuido por la delegación del Japón ante el XXIII período de sesiones del Comité de Pesca de la FAO, 15 a 19 de febrero de 1999.

[47] *Pesca ilícita, no regulada y no declarada ...*, véase la nota 40 *supra*.

[48] Informe de la 17ª sesión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, celebrada en Hobart (Australia) del 26 de octubre al 6 de noviembre de 1998, Comité Científico: "Evaluación y evitación de la mortalidad incidental de recursos marinos vivos del Antártico", párr. 6.4.

[49] Conferencia Internacional sobre vigilancia integrada de la pesca, Sidney (Australia), 1º a 5 de febrero de 1999. Resumen del informe presentado al Comité de Pesca de la FAO.

[50] El Estado Mundial de la Pesca y la Apicultura, 1998 (Roma, FAO, 1999).

[51] Párrafo 1 e) del artículo 87 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

[52] Ibíd., párrafo 6 del artículo 94.

[53] Informe del 23º período sesiones de del Comité de Pesca, informe No. 595 de la FAO sobre la Pesca, FAO 1999, Roma, párr. 72.

[54] Informe de la reunión de la FAO y órganos o acuerdos regionales de pesca no pertenecientes a la FAO, Roma, 11 y 12 de febrero de 1999, informe No. 597 de la FAO sobre la Pesca, FIPL/R597, párr. 34, pág. 6.

[55] Informe del 23º período de sesiones del Comité de Pesca (véase la nota 53 *supra)*, párr. 73.

[56] Párrafo j) de la Declaración.

[57] Informe del 116º período de sesiones del Consejo, FAO, Roma, 1999.

[58] *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1999, Suplemento No. 9* (E/1999/29), cap. I. C, decisión 17/1, párr.18.

[59] Ibíd, párr. 35 a).

[60] Conferencia Internacional sobre vigilancia integrada de la pesca (véase la llamada 49 *supra*), párrs. 32 y 34.

[61] Informe de la FAO de fecha 6 de agosto de 1999.

[62] Recomendaciones y resoluciones relativas a la conservación y ordenación aprobadas por la CICAA en su 11° período extraordinario de sesiones, Santiago de Compostela (España), 16 a 23 de noviembre de 1998.

[63] Comunicado de prensa de la Organización de Pesquería del Atlántico Noroccidental.

[64] 17ª reunión anual, comunicado de prensa, 24 de noviembre de 1998: http://www.maff.gov.uk/inf/newsrel/neafc/neafc198.htm; reunión extraordinaria, comunicado de prensa, NEAFC1/99: <http://www.maff.gov.uk/inf/newsrel/neafc/neafc199.htm>.

[65] Acuerdo de 1995 relativo a las poblaciones de peces, artículos 10 h) y 13 y Parte VI.

[66] *Fishing Boat World*, noviembre de 1998; Infofish, *Fishing Technology Digest for Asia–Pacific*, No. 25, enero a marzo de 1999: http://www.jaring.my/infofish/ftd.htm.

[67] Convención relativa a la cooperación pesquera entre Estados africanos ribereños del Océano Atlántico, párrafo 1 del artículo 3 y artículos 4 y 7.

[68] Informe final de la tercera reunión del Comité de Seguimiento de la Conferencia de Ministros sobre cooperación pesquera entre Estados africanos ribereños del Océano Atlántico, Rabat, 22 a 25 de febrero de 1999.

[69] Información suministrada por la FAO, junio de 1999.

[70] Examen de las medidas adoptadas por órganos regionales de pesca marina para tratar cuestiones contemporáneas de la pesca, Circular de Pesquerías No. 940 de la FAO (FIPL/C940) (FAO, Roma, abril de 1999), pág. 23.

[71] Consejo General de Pesca del Mediterráneo, Informe sobre su 23° período de sesiones, Roma, 7 a 10 de julio de 1998, FAO, Roma, CGPM Informe No. 23.

[72] Ibíd., párrs. 28 y 33.

[73] Informe del tercer período de sesiones de la Comisión del Atún para el Océano Indico, Mahé (Seychelles), 9 a 12 de diciembre de 1998 (IOTC/S/03/98/R[E]), ISSN: 1020–7341, Victoria (Seychelles), IOTC 1999.

[74] Ibíd., apéndice L, pág. 41.

[75] Ibíd., párr. 1.

[76] Informe anual de la Comisión de Peces Anádromos del Pacífico Septentrional, Vancouver (Canadá), 1999.

[77] Ibíd, págs. 25 a 51.

[78] Proyecto de convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios en la región del Pacífico occidental y central (WP.1/Rev.2), 19 de febrero de 1999.

[79] Información suministrada por la FAO, junio de 1999.

[80] Carta de fecha 3 de agosto de 1999 del Director de la CIAT (Ref: 0474-700).

[81] Comunicación de fecha 24 de junio de 1999 del Secretario Ejecutivo de la Comisión sobre la Conservación del Atún del Sur.

[82] Comunicado de prensa del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ITLOS/Press 24, 30 de julio de 1999.

[83] Informe de la 17ª reunión de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, Hobart (Australia), 26 de octubre a 6 de noviembre de 1998 (CCAMLR–XVII).

[84] Veáse ‹http://www.asoc.org/campaign/marine.htm›. Los no miembros eran el Portugal, Panamá y Vanuatu. Véase un caso reciente en que participó Belice en ‹http://www.greenpeace.org/~oceans›.

[85] Véase el informe de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico, nota 36 *supra*, párrs. 5.12 y 5.14.

[86] Informe de la Comisión sobre la Conservación de los Recursos Marinos Vivos del Antártico (nota 83 *supra*), párrs. 6.19 a 6.22.

[87] Comunicado final de prensa, reunión anual de 1999, Saint George (Granada), 28 de mayo de 1999.

[88] Comunicado Final de Prensa, octava reunión de la Comisión de Mamíferos Marinos del Atlántico Septentrional, Oslo, 1° a 4 de septiembre de 1998: http://www.nammco.no/pr-8-98.htm.

[89] Informe del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico, Técnico y Tecnológico sobre su cuarto período de sesiones (UNEP/CBD/SBSTTA/4/14).

[90] Ibíd.

[91] *Offshore*, marzo de 1999, vol. 59, No. 3, pág. 10.

[92] Ibíd., mayo de 1999, vol. 59, No. 5, pág. 38.

[93] El material siguiente se basa primordialmente en Michael J. Cruickshank, “Methane hydrate research and development”, monografía presentada en el Seminario sobre tecnologías propuestas para la extracción de nódulos polimetálicos de los fondos abisales, organizado por la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, Kingston (Jamaica), 3 a 6 de agosto de 1999.

[94] Timothy S. Collett, citado en Jan Krason, “Industry considers difficulty, cost of pursuing hydrates”, *Offshore*, abril de 1999, vol. 59, No. 4, pág. 96.

[95] Ellen Licking, “The world´s next power surge?”, *Business Week*, 14 de diciembre de 1998, pág. 80.

[96] *Radio New Zealand International*, 6 de diciembre de 1998, según lo comunicado por *BBC News Service*, 8 de diciembre de 1998.

[97] Elisabeth Mann Borgese, “Background paper”, monografía presentada en el Seminario de orientación sobre la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: nuevas tareas, organizado por el Instituto Oceánico Internacional, Kingston (Jamaica), 13 a 15 de agosto de 1999.

[98] El “libro verde” corregido fue distribuido por la delegación de Papua Nueva Guinea en el séptimo período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, celebrado en Nueva York del 19 al 30 de abril de 1999.

[99] Esto lo recomendó la Reunión de Técnicos y Juristas convocada para revisar el Convenio para la protección, ordenación y desarrollo del medio marino y de las zonas costeras de la región del África oriental de 1985 (el Convenio de Nairobi) y el Protocolo relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región del África oriental, celebrada en Mauricio del 15 al 18 de diciembre de 1998.

[100] El Comité Marítimo Internacional comenzó sus trabajos sobre su primer proyecto de un convenio sobre artefactos móviles fuera de la costa en 1977. Se aprobó un segundo Convenio en 1994. El Comité Jurídico de la OMI ha prestado apoyo a la labor del CMI, pero debido a otras cuestiones apremiantes, los proyectos de convenios nunca se debatieron. El tema “Proyecto de convenio sobre artefactos móviles fuera de la costa” ha estado en el programa del Comité desde 1995.

[101] Se trata, respectivamente, de desechos de pescado o materias derivadas de la elaboración industrial del pescado (LC/SG 21/13, anexo 2); materiales geológicos, inorgánicos e inertes (ibíd., anexo 3); objetos voluminosos constituidos principalmente por hierro, acero, etc. (ibíd., anexo 4);

fangos cloacales (LC/SG 22/13, anexo 3); materias orgánicas de origen natural (ibíd., anexo 4), y plataformas u otras estructuras artificiales en el mar (ibíd., anexo 5).

[102] Respuesta recibida de los países a una encuesta sobre el agua de lastre realizada por Australia y comunicada al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su 34º período de sesiones, en 1993.

[103] A los efectos del Protocolo de 1992 del Convenio CLC, por "hidrocarburo" se entiende "cualquier aceite mineral de hidrocarburo persistente como el petróleo crudo, el fuel oleo, el diesel–oil pesado y el aceite lubricante transportados a bordo del buque como carga o en los tanques de combustible de ese buque".

[104] El Protocolo sobre el Fondo de 1992 prevé un mecanismo para la denuncia obligatoria de los Convenios de 1969 y 1971 cuando la cantidad total de petróleo sujeta a contribución recibida en los Estados que sean partes en el Protocolo del Fondo de 1992 o que hayan depositado instrumentos de ratificación de ese Protocolo haya llegado a 750 millones de toneladas métricas. Las condiciones de denuncia obligatoria se cumplieron en noviembre de 1996, por lo que esa denuncia fue efectiva el 15 de mayo de 1998.

[105] Véase UNEP/CHW.1/WG.1/9/2. Véanse también los documentos para el décimo período de sesiones en la página del Convenio de Basilea en la Web: www.unep.ch/basel/basel.right.htm.

[106] La mayor parte del material en esta sección proviene de diarios, boletines y revistas científicas y de negocios, así como bases de datos electrónicas. Para referencias concretas, sírvase comunicarse con la Oficina de Asuntos Jurídicos de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar.

[107] *Environmental Science & Technology*, 1º de febrero de 1999, vol. 33, No. 3, pág. 59 A.

[108] Pendientes de aprobación definitiva por la Conferencia General de la UNESCO.

[109] Véase también el artículo 11, "Relaciones con otras organizaciones", resolución IOC/XX/DR.19 y anexo.

[110] La COI estableció oficialmente el Órgano Consultivo de Expertos sobre el Derecho del Mar y aprobó su mandato en la resolución IOC–XIX/19 de la Asamblea en su 19° período de sesiones. El Órgano Consultivo estará integrado por dos expertos nacionales de cada Estado miembro de la COI (126 Estados). Hasta la fecha sólo 17 países han presentado candidaturas. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar participó en las reuniones oficiosas relacionadas con el establecimiento del Órgano Consultivo y seguirá participando, por invitación, en futuras reuniones oficiales.

[111] Publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.91.V.3.

[112] ARGO, un proyecto piloto del Experimento Mundial de Asimilación de Datos Oceánicos (GODAE), utilizará 3.000 dispositivos flotantes que ascenderán hasta la superficie cada 14 días desde una profundidad de 2.000 metros. Cada dispositivo obtendrá 100 perfiles de conductividad, temperatura y profundidad a lo largo de un período de cuatro años. El total de 300.000 perfiles así obtenidos, proporcionará por primera vez una imagen completa, a escala mundial, del interior del océano. La red proporcionará los datos subsuperficiales que complementarán las observaciones de la superficie obtenidas mediante satélites para el GODAE, y más adelante pasará a ser parte del GOOS.

[113] *Project Oxygen News*, segundo trimestre de 1999, No. 3.

[114] *Sea Technology*, noviembre de 1998, vol. 39, No. 11, págs. 64 y 65.

[115] *Offshore*, junio de 1999, vol. 59, No. 6, pág. 24; *RIA News Agency*, 29 de julio de 1999, según un informe del *BBC News Service*, de 30 de julio de 1999.

[116] Documento del Consejo Económico y Social E/1999/20.

[117] Resumido del informe de la Corte Internacional de Justicia.

[118] En 1994, el GESAMP había revisado su mandato ampliando la función del Grupo para que abarcase todos los aspectos científicos de la prevención, reducción y contención del deterioro del medio marino, con miras a sostener los sistemas sustentadores de la vida, recursos y atractivos. La revisión se llevó a cabo a la luz de los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, de 1992. El nombre del Grupo se modificó a su forma actual.

[119] Mensaje sacado de la contribución de la UNESCO/COI.

[120] Ibíd.

[121] Socios internacionales: Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM), Centro Internacional para la Ordenación de los Recursos Acuáticos Vivos, Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) y Sistema de Información sobre Recursos Marinos de las Islas del Pacífico (PIMRIS). Socios nacionales: Alemania, Argentina, Australia, Bulgaria, Canadá, Chile, China, Cuba, España, Estados Unidos, Estonia, Federación de Rusia, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Kenya, Lituania, Marruecos, México, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Suecia y Ucrania.

[122] *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992* (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.93.I.8 y correcciones), vol. I: *Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, resolución I, anexo II, párr. 17.1.