



Asamblea General

Distr. general
5 de marzo de 2004
Español
Original: inglés

Quincuagésimo noveno período de sesiones

Tema 51 a) de la lista preliminar*

Los océanos y el derecho del mar

Los océanos y el derecho del mar

Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón

Informe del Secretario General**

Resumen

El presente informe es el resultado de la labor del Grupo Consultivo sobre la Aplicación por el Estado del Pabellón, un grupo de tareas interorganismos constituido por el Secretario General en respuesta a las peticiones de que se investigaran las causas de que algunos buques no se ajustaran a las prescripciones internacionales relativas a la seguridad del buque, las condiciones de trabajo, la conservación de los recursos pesqueros y la protección del medio marino. El Grupo, integrado por la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y las Naciones Unidas, se reunió en mayo de 2003 con el objeto de examinar las cuestiones que debía investigar y las distintas entidades participantes convinieron en contribuir con capítulos del presente informe, en los que se reseñaran los estudios emprendidos y las medidas adoptadas para ocuparse de la aplicación de las obligaciones internacionales por el Estado del pabellón. El informe contiene cuadros en los que se indican las obligaciones del Estado del pabellón estipuladas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Acuerdo sobre las poblaciones de peces y una amplia variedad de otros instrumentos internacionales. Su publicación, como documento de la Asamblea General responde a una recomendación formulada en la cuarta reunión celebrada en el marco del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar y a la petición formulada por la Asamblea General de que se preparara una descripción completa de los derechos y obligaciones de los Estados del pabellón.

* A/59/50 y Corr.1.

** Este informe se presentó después del plazo establecido a fin de que pudiese reflejar las observaciones finales de otras organizaciones, que se recibieron posteriormente.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción	1-10	3
II. Informes de los participantes en el Grupo Consultivo	11-207	5
A. Organización Marítima Internacional.	11-39	5
B. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	40-91	15
C. Organización Internacional del Trabajo	92-136	29
D. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente	137-163	41
E. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo	164-181	47
F. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos	182-207	53
III. Cuadro de obligaciones del Estado del pabellón		
Nota sobre los cuadros.	208-209	71
A. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar		72
B. Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces		93
C. Otros instrumentos internacionales		103
IV. Conclusiones	210-221	138
Anexos		
I. Carta de fecha 22 de noviembre de 2002 dirigida al Secretario General por Greenpeace International, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Fondo Mundial para la Naturaleza		145
II. Resumen de los debates celebrados en la reunión oficiosa inicial el 7 de mayo de 2003 en la sede de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos en París		148
III. Carta de fecha 9 de septiembre de 2003 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional		151

I. Introducción

1. Desde el establecimiento de las Naciones Unidas en 1945, diversas organizaciones, organismos y programas de su sistema han adoptado un notable conjunto de legislación relativa a todos los aspectos del derecho del mar, incluida la navegación, la pesca internacional, la seguridad de los buques, la prevención de la contaminación causada por éstos, el bienestar de la gente de mar, etc. Toda esta legislación se basa en los principios fundamentales de libertad de navegación y de responsabilidad de los Estados en lo que se refiere a todos los asuntos relativos a los buques de su nacionalidad (es decir, que incumbe a los Estados del pabellón la responsabilidad primordial de garantizar que sus buques se ajusten a las prescripciones pertinentes establecidas en los instrumentos internacionales).

2. Desafortunadamente, a raíz de graves accidentes de buques petroleros, en particular los que afectaron al *Erika* en diciembre de 1999 y al *Prestige* en noviembre de 2002, las cuestiones planteadas en relación con la participación de buques en actividades pesqueras ilícitas, no declaradas y no reglamentadas y de las insatisfactorias condiciones de trabajo que afronta la gente de mar en ciertos buques, se ha puesto de manifiesto una preocupación general por el hecho de que algunos Estados del pabellón no cumplen sus obligaciones internacionales dimanantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros instrumentos internacionales. Por ejemplo, a pesar de la publicidad dada a los accidentes, todos los años armadores inescrupulosos vierten ilegalmente más petróleo en el entorno marino, en operaciones habituales, que el proveniente de todos los derrames accidentales de petróleo combinados¹.

3. Debido a la persistencia de estos problemas, la comunidad internacional ha tomado conciencia en los últimos años de que es urgente y esencial para la protección del medio marino, el bienestar de la gente del mar y la gestión sostenible de los recursos marinos, que los Estados cumplan y hagan cumplir mejor sus obligaciones dimanantes del derecho internacional.

4. Observaciones en tal sentido fueron formuladas en la carta de fecha 22 de noviembre de 2002 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por GreenPeace International, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Fondo Mundial para la Naturaleza (véase el anexo I al presente informe). Estas entidades pedían al Secretario General que tomara la iniciativa de convocar un grupo de tareas especial interorganismos a fin de hacer frente colectivamente a lo que estimaban que constituía las causas profundas del problema: la matriculación de los buques, la ausencia de una “relación auténtica” entre los buques y su Estado de matrícula y el hecho de que determinados Estados de abanderamiento no cumplían ni hacían cumplir suficientemente las normas vigentes. Tras consultar con las organizaciones internacionales interesadas, el Secretario General decidió establecer un grupo consultivo a fin de intercambiar información sobre las investigaciones realizadas y recoger opiniones sobre las medidas que ya se habían adoptado.

5. El Secretario General pidió por tanto a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas que estableciera un Grupo Consultivo sobre la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. El mandato fue redactado en consulta con los siguientes organismos, conferencias y programas, que fueron invitados a participar en el Grupo: la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones Unidas para la

Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

6. El objeto del Grupo Consultivo era realizar una investigación cuidadosa de todos los aspectos —políticos, jurídicos, económicos y sociales— de las cuestiones planteadas por la falta de control de los Estados del pabellón sobre sus barcos, en contravención de los reglamentos y normas internacionales. En esta investigación se utilizarían las competencias y conocimientos ofrecidos por los organismos y las organizaciones internacionales participantes en materia de transporte marítimo, comercio, medio ambiente y seguridad de la navegación. La labor debía conducir a conclusiones prácticas y no debía afectar en modo alguno a los mandatos de los organismos participantes.

7. Los centros de atención del Grupo debían comprender los siguientes campos:

- a) El buque, su propietario, su empresa explotadora, su tripulación;
- b) El Estado del pabellón, incluidos los criterios de matriculación, y el grado de control ejercido sobre los buques;
- c) El control de los Estados del puerto;
- d) Los Estados ribereños y su jurisdicción para la protección del medio marino, y
- e) La función de las organizaciones internacionales.

8. El Grupo Consultivo se reunió en la sede de la OCDE, en París, el 7 de mayo de 2003 (véase el anexo II al presente informe). Las deliberaciones se centraron en los campos de competencia de las distintas organizaciones en relación con la cuestión común de la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. Las organizaciones debían intercambiar documentos sobre iniciativas y medidas ya adoptadas o que habrían de adoptarse en el futuro, con un informe preliminar distribuido por el Departamento de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar a los participantes, al que seguiría un informe final que presentaría el Secretario General.

9. En la cuarta reunión celebrada en el marco del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, que tuvo lugar en junio de 2003, se inició un serio examen de los problemas de aplicación de las normas por el Estado del pabellón. A fin de llevar adelante el examen, la reunión pidió que el informe del Grupo Consultivo se le presentara en su quinto período de sesiones.

10. En su resolución 58/240 sobre los océanos y el derecho del mMar, la Asamblea General pidió al Secretario General que, en cooperación y consulta con los organismos, organizaciones y programas competentes del sistema de las Naciones Unidas, preparara y difundiera entre los Estados una descripción completa de los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón, incluidas las posibles consecuencias de su incumplimiento establecidas en los instrumentos internacionales aplicables. El presente informe responde a ambas peticiones, dado que las comunicaciones de los miembros del Grupo contienen en su conjunto una descripción completa de los deberes y obligaciones referidos.

II. Informes de los participantes en el Grupo Consultivo

A. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional y el fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del Pabellón en la aplicación de las medidas de seguridad de los buques y de prevención de la contaminación

(Preparado por la secretaría de la OMI)

11. El reciente derrame de petróleo en aguas europeas causado por el buque *Prestige* ha reavivado el interés político en las cuestiones vinculadas con el transporte de petróleo y conducido a varias iniciativas sustantivas de seguridad y protección del medio ambiente formuladas por Estados miembros de la OMI con el objeto de reducir los riesgos de accidentes y su repercusión ambiental en los océanos, las poblaciones locales, el turismo y el sector pesquero. El nivel de seguridad del transporte marítimo de petróleo ha mejorado considerablemente en el último decenio como resultado de los instrumentos y tratados adoptados por la OMI y del reconocimiento de sus responsabilidades por los principales agentes del sector. No obstante, las repercusiones de un solo importante derrame de petróleo pueden tener efectos devastadores. Los miembros de la OMI han adoptado por tanto una posición muy firme con respecto a la necesidad de una mayor reducción de los riesgos y a la promoción de una clara asunción de responsabilidades por los Estados del pabellón. Su programa de trabajo para el logro de estos objetivos es ambicioso.

12. En una reunión interorganismos se convino en que cada organización participante proporcionaría a la División Oceánica y del Derecho del Mar un documento en el que se resumiera la labor desarrollada por ella en lo que se refiere al cumplimiento por los Estados del pabellón de los deberes que les impone el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La función de la OMI a este respecto ha sido preeminente: esa organización tiene un mandato exclusivo para la adopción de reglamentaciones de seguridad y de prevención de la contaminación aplicables a bordo de los buques. La mayoría de las reglas técnicas de la OMI son de aplicabilidad directa; por tal razón, se redactan para aplicar directamente los principios básicos de seguridad y prevención de la contaminación marina contenidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

13. En el presente documento se resumen las principales características del mandato de la OMI de conformidad con la citada Convención y, tal como se convino en la reunión de París, se sintetizan las principales actividades desarrolladas para aumentar la eficiencia en lo que se refiere a la aplicación de las normas por el Estado del pabellón. También se incluye información sobre la cooperación entre la OMI y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas.

1. Cumplimiento, según lo dispuesto en las reglas de la OMI, de los deberes del Estado del pabellón prescritos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

14. Desde 1959, la OMI, único organismo especializado de las Naciones Unidas exclusivamente dedicado a los asuntos marítimos, ha venido elaborando tratados multilaterales de gran alcance por los que se impone, principalmente al Estado del

pabellón una amplia variedad de medidas técnicas destinadas a aumentar la seguridad de la navegación y prevenir mejor la contaminación del medio marino por los buques. También ha de señalarse que están igualmente reguladas en los tratados de la OMI las medidas de control del Estado del puerto encaminadas a prevenir y corregir deficiencias en el ejercicio de la jurisdicción del Estado del pabellón.

15. Los tratados más importantes de la OMI son aplicados en todo el mundo por Estados que representan en conjunto entre el 95% y el 99% del tonelaje de la flota mercante mundial.

16. A partir de 1973, la secretaría de la OMI (en esa época, la OCMI) contribuyó activamente a la labor de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a fin de garantizar que la elaboración de los instrumentos de la OMI se ajustase a los principios fundamentales que orientaran la redacción de la futura Convención. Si bien la OMI sólo es expresamente mencionada en uno de los artículos de la Convención (el artículo 2 del anexo VIII) varias disposiciones de la misma se refieren a la adopción por la “organización internacional competente” de reglas y normas de transporte marítimo internacional en asuntos relativos a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y control de la contaminación del medio marino causada por buques o por vertimientos.

17. Entre los artículos y disposiciones de la Convención que son de particular interés en este contexto se cuentan los siguientes:

- El párrafo 2 del artículo 21, que hace referencia a las “reglas o normas internacionales generalmente aceptadas” sobre el “diseño, construcción, dotación o equipo” de buques en el contexto de las leyes relativas al paso inocente por el mar territorial; el apartado c) del párrafo 6 del artículo 211, que se refiere a las “reglas y estándares internacionales generalmente aceptados” en el contexto de la contaminación causada por buques; los párrafos 1 y 2 del artículo 217, que se refieren a las “reglas y estándares internacionales aplicables” en relación con la ejecución de las leyes y reglamentos por el Estado del pabellón; y los párrafos 3), 4) y 5) del artículo 94, que exige “a los Estados del pabellón que actúen “de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” que rigen, entre otras cosas, la construcción, el equipo y la aptitud para navegar de los buques, así como la dotación de éstos y la calificación de las tripulaciones, tomando en cuenta los “instrumentos internacionales aplicables”;
- El párrafo 4) del artículo 21, el párrafo 2) del artículo 39 y, por extensión, el artículo 54, que se refieren a las “reglas o normas internacionales generalmente aceptadas” en el contexto de la prevención de las colisiones en el mar;
- El apartado a) del párrafo 3) del artículo 22, el párrafo 4) del artículo 41 y el párrafo 9) del artículo 53, que se refieren a las “recomendaciones [o propuestas] de la organización internacional competente” (OMI) en el contexto de la designación de vías marítimas y la prescripción de dispositivos de separación de tráfico y su sustitución;
- El artículo 23, que se refiere a los requisitos de documentación y las medidas especiales de precaución establecidos en acuerdos internacionales para los buques extranjeros de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas;

- El artículo 60, y por extensión el artículo 80, que se refieren a las “normas internacionales generalmente aceptadas que haya establecido ... la organización internacional competente” (OMI) para la retirada de instalaciones o estructuras abandonadas o en desuso a fin de garantizar la seguridad de la navegación (párr. 3); a las “normas internacionales aplicables” para la determinación de la anchura de las zonas de seguridad; a las “normas o recomendaciones internacionales generalmente aceptadas” de la “organización internacional competente” (OMI) cuando la anchura se extienda a una distancia mayor de 500 metros (párr. 5); y a las “normas internacionales generalmente aceptadas” con respecto a la navegación en la vecindad de islas artificiales, instalaciones, estructuras y zonas de seguridad (párr. 6);
- Los párrafos 3), 4) y 5) del artículo 94, que regulan los deberes de los Estados del pabellón, el párrafo 2) del artículo 39, relativo a los deberes de los buques durante el paso en tránsito, y por extensión el artículo 54, que se refieren a “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” para la seguridad en el mar y para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques;
- Los párrafos 4) y 6) del artículo 210, que se refieren a las “reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, de carácter mundial” para la prevención, reducción y control de la contaminación por vertimiento; y el párrafo 1) del artículo 216, que se refiere a la ejecución de “las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática”;
- El artículo 211 se refiere a las “reglas y estándares de carácter internacional” establecidos por “los Estados, actuando por conducto de la organización internacional competente” (párr. 1) y a las “reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente” (párrs. 2 y 5) para la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino causada por buques; mientras que los párrafos 1) y 2) del artículo 217, los párrafos 1) y 3) del artículo 218 y los párrafos 1), 2) y 3) del artículo 220, que tratan de la ejecución por el Estado del pabellón de las reglas contra la contaminación, se refieren a las “reglas y estándares internacionales aplicables”. El párrafo 3) del artículo 217 y el párrafo 1) del artículo 226 se refieren a los certificados (registros y otros documentos) requeridos por las “reglas y estándares internacionales” en el contexto del control de la contaminación;
- El apartado a) del párrafo 6) del artículo 211, relativo a la contaminación causada por buques, se refiere a las “reglas y estándares o prácticas de navegación internacionales que, por conducto de la organización [internacional competente OMI] se hayan hecho aplicables a las zonas especiales”;
- El párrafo 7) del artículo 211 exige que “las reglas y estándares internacionales” comprendan, en particular, lo relativo a la pronta notificación a los Estados ribereños cuyo litoral o intereses conexos puedan resultar afectados por incidentes, incluidos accidentes marítimos, que ocasionen o puedan ocasionar descargas;
- El artículo 219 y el apartado c) del párrafo 1) del artículo 226 se refieren a “las reglas y estándares internacionales aplicables” en materia de navegabilidad de

los buques, mientras que el párrafo 5) del artículo 94 se refiere a “los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” que rigen la navegabilidad de los buques.

18. Las obligaciones básicas impuestas al Estado del pabellón figuran en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que exige que los Estados del pabellón tomen medidas para garantizar la seguridad en el mar “de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados” (párrs. 3), 4) y 5) del artículo 94). Varios instrumentos de la OMI relativos a la seguridad contienen disposiciones que también están encaminadas a prevenir y controlar los riesgos de contaminación causados por accidentes marítimos en que intervienen buques. En estas disposiciones, la gestión de la seguridad y la de los riesgos de contaminación están interconectadas. Otros instrumentos de la OMI regulan exclusivamente las medidas contra la contaminación, con independencia de si la introducción de sustancias contaminantes en el mar es el resultado de un accidente en el que participe un buque, o de descargas operacionales procedentes de buques. Estos instrumentos han resultado un vehículo eficaz para la aplicación del artículo 217 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que establece las obligaciones básicas impuestas al Estado del pabellón con el objeto de asegurar que sus buques cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

19. Los tratados de la OMI relativos a la seguridad y a la lucha contra la contaminación más importantes y ampliamente aceptados que establecen medidas destinadas a asegurar la ejecución eficaz de las obligaciones relativas a la seguridad y a la lucha contra la contaminación establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en el transporte marítimo, son los siguientes:

- El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974, (SOLAS 74) y los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al mismo;
- La Convención internacional sobre líneas de carga, de 1966, y el Protocolo de 1988 relativo a la misma;
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969;
- Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972;
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978;
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979;
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, tal como ha sido modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo (MARPOL 73/78);
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (aún no en vigor).

20. Estos instrumentos del derecho de los tratados han sido complementados por importantes resoluciones adoptadas por la Asamblea de la OMI. La resolución A.847(20) sobre directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la aplicación de los instrumentos de la OMI, proporciona a estos Estados un medio de establecer y mantener medidas para aplicar y hacer cumplir eficazmente los siguientes instrumentos de la OMI: el Convenio internacional para la seguridad de la vida

humana en el mar, 1974, el Convenio MARPOL 73/78, el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966 y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. La posterior resolución A.912(22) de la Asamblea de la OMI, que reemplazó y revocó la resolución A.881(21), proporciona orientaciones para ayudar a los Estados de abanderamiento a autoevaluar su actuación; y la resolución A.914(22) de la Asamblea suministra orientaciones sobre medidas para reforzar la aplicación por el Estado del pabellón. La aplicación de las disposiciones de la OMI de promoción de la seguridad y lucha contra la contaminación ha sido reforzada por la incorporación, en el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, con arreglo al cual las empresas que explotan buques están sujetas a un sistema de gestión de la seguridad bajo el control de la administración del Estado del pabellón.

Labor de la OMI en el fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón para la aplicación de los convenios de la organización

21. Como resultado de la aplicación de los reglamentos de la OMI en el ámbito mundial, la tasa de siniestros correspondiente a todos los tipos de buques mercantes ha disminuido radicalmente durante los sucesivos decenios. En términos de pérdidas anuales medias por millones de horas de riesgo en vuelo o en viaje, la tasa de pérdidas de las aeronaves comerciales es tres veces mayor que la de los buques mercantes, y desde 1988, la tasa de pérdidas de estos últimos por 1.000 unidades en riesgo ha sido permanentemente menor que la de las aeronaves comerciales.

22. La reacción de la OMI ante los accidentes graves ha sido rápida y decidida, y su actual política dinámica ha creado una infraestructura reglamentaria que abarca todos los aspectos, desde las medidas encaminadas a prevenir siniestros y accidentes y reducir al mínimo los daños al medio ambiente, pasando por las medidas destinadas a asegurar una respuesta eficaz cuando se producen accidentes, hasta las actividades que han creado el régimen de compensación que asegura que las víctimas inocentes de la contaminación o de accidentes reciban una compensación adecuada.

23. El Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento de la OMI fue establecido en 1992 tras haber reconocido el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, ante accidentes tales como los del *Herald of Free Enterprise*, el *Scandinavian Star*, el *Doña Paz* y el *Exxon Valdez*, la urgente necesidad de aumentar la seguridad en los mares y prevenir la contaminación de éstos mediante una aplicación más estricta y uniforme de los reglamentos existentes. Sucesos como los del *Erica* y el *Prestige* han aumentado aún más la importancia de las actividades del Subcomité. El objetivo primordial de éste es la identificación de las medidas necesarias para garantizar una aplicación eficaz y coherente de los reglamentos de la OMI en el mundo, teniendo también en cuenta las dificultades especiales con que se enfrentan los países en desarrollo. Hubo acuerdo en cuanto a que la eficacia de los instrumentos de seguridad y de prevención de la contaminación de la OMI depende principalmente de que los Estados parte apliquen y hagan cumplir sus prescripciones, y que muchos Estados han experimentado dificultades para dar pleno cumplimiento a las disposiciones de esos instrumentos.

24. A fin de satisfacer su objetivo primordial, se asignó al Subcomité el siguiente mandato:

- Identificar el conjunto de obligaciones del Estado del pabellón dimanantes de los instrumentos convencionales de la OMI;

- Evaluar el nivel actual de aplicación de los instrumentos por los Estados del pabellón;
- Identificar los campos en los que los Estados del pabellón encuentran dificultades para dar pleno cumplimiento a los instrumentos de la OMI;
- Evaluar los problemas que se plantean en relación con los instrumentos de la OMI a los Estados parte en su calidad de Estados del puerto, Estados ribereños y países que imparten formación y otorgan titulación a oficiales y tripulantes;
- Formular, para ayudar a las partes a aplicar los instrumentos convencionales de la OMI y darles cumplimiento, propuestas destinadas a los Estados o a la organización, y observar los resultados de las medidas adoptadas.

25. Desde su creación, el Subcomité ha ido cumpliendo progresivamente su mandato y elaborado importantes directrices y recomendaciones. Algunas de ellas se han adoptado como resoluciones de la Asamblea, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, mientras que otras han tomado la forma de circulares. Entre las resoluciones de la Asamblea adoptadas como resultado de la labor del Subcomité, se cuentan las siguientes:

- A.739 (18) sobre Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración
- A.740 (18) sobre Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento
- A.741 (18) sobre Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código Internacional de Gestión de la Seguridad, IGS)
- A.742 (18) sobre Procedimientos para la supervisión de las prescripciones operacionales relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación
- A.787 (19) sobre Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto
- A.788 (19) sobre Directrices para la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (código IGS) por las Administraciones
- A.789 (19) sobre Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración
- A.847 (20) sobre Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implantación de los instrumentos de la OMI
- A.848 (20) sobre Implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)
- A.849 (20) sobre un Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos
- A.881 (21) sobre Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento
- A.882 (21) sobre Enmiendas de los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto (resolución A.787 (19))

- A.884 (21) sobre Enmiendas al Código para la investigación de los siniestros y sucesos marítimos (resolución A.849 (20))
- A.912 (22) sobre Autoevaluación de la actuación de los Estados de abanderamiento
- A.914 (22) sobre Medidas para reforzar la implantación por el Estado de abanderamiento

26. Como resultado de la labor del Subcomité de Implantación por el Estado de abanderamiento, el Comité de Seguridad Marítima adoptó las siguientes resoluciones:

- MSC.83(70) sobre enmiendas a las directrices sobre reconocimientos que deben efectuarse en el marco del sistema armonizado de reconocimiento y certificación (resolución A.746(18)), relativos a los ensayos de Radiobalizas de Localización de Siniestros a 406 MHz y los servicios para las mismas, y reconocimiento de las disposiciones de remolque de emergencia
- MSC.84(70) sobre enmiendas a las directrices sobre los reconocimientos que deben efectuarse en cumplimiento del Protocolo SOLAS de 1978, el Código Internacional de productos químicos a granel y el Código Internacional de transportistas de gas (resolución A.560(14)), en lo relacionado con las disposiciones de remolque de emergencia

27. Las siguientes circulares del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino se distribuyeron como resultado de la labor del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento:

- MSC/Circ.620 sobre enmiendas a la resolución A.466(XII) sobre procedimientos para la supervisión de los buques
- MSC/Circ.630 sobre procedimientos para la supervisión de los buques – Información sobre los servicios de inspección disponibles
- MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307 sobre un modelo de acuerdo para la autorización de organizaciones que actúan en nombre de la Administración
- MSC/Circ.753 sobre un informe relativo a buques pesqueros y estadísticas sobre pescadores
- MSC/Circ.772-MEPC/Circ.319 sobre directrices para la elaboración y aprobación de requisitos de presentación de informes en instrumentos e informes no obligatorios
- MSC/Circ.788 sobre autorización de organizaciones reconocidas que actúen en nombre de las administraciones
- MEPC/Circ.325-MSC/Circ.802 sobre suministro de información preliminar relativa a siniestros graves y muy graves por los centros coordinadores de salvamentos previstos en MEPC/Circ.332
- MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372 sobre informes de siniestros e incidentes marinos – Revisión de procedimientos armonizados de presentación de informes – Informes requeridos por la regla I/21 del Convenio SOLAS y los artículos 8 y 12 de MARPOL 73/78
- MSC/Circ.889-MEPC/Circ sobre autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento

- MSC/Circ.890-MEPC/Circ.354 sobre directrices provisionales para la supervisión por el Estado rector del puerto relacionada con el Código de Gestión de la Seguridad Marítima
- MSC/Circ.1052-MEPC.6/Circ.8 sobre puntos de contacto nacionales para la seguridad y la prevención de la contaminación
- MSC/Circ.954-MEPC/Circ.373 sobre autoevaluación de la actuación del Estado de abanderamiento: criterios e indicadores de la actuación
- MSC/Circ.955 sobre prestación de servicios para los dispositivos de salvamento y los equipos de radiocomunicaciones con arreglo al sistema armonizado de reconocimiento y certificación
- MSC/Circ.956 sobre directrices para las inspecciones fuera de programa de buques de pasajeros con autotransbordo por los Estados de abanderamiento
- MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.382 sobre comunicación de información acerca de la autorización de organizaciones reconocidas
- MSC/Circ.1011-MEPC/Circ.383 sobre medidas encaminadas a mejorar los procedimientos de supervisión del Estado rector del puerto con miras a establecer un mecanismo para un diálogo oportuno y constructivo entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores del puerto sobre las intervenciones de control de estos últimos, mediante mejores canales de comunicación entre unos y otros Estados
- MSC/Circ.1058-MEPC/Circ.400 sobre directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento y otros Estados que tengan un interés sustancial en el caso, a establecer y mantener un marco eficaz de consulta y cooperación en las investigaciones de los siniestros marinos

28. El Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento ha publicado las siguientes circulares:

- FSI/Circ.1 sobre un cuestionario de evaluación de referencia
- FSI/Circ.2 sobre un cuestionario sobre las prácticas actuales en lo referente a la formación y calificaciones de los funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto
- FSI/Circ.10 sobre la lista de organizaciones no gubernamentales autorizadas para efectuar reconocimientos y expedir certificados en nombre de las Administraciones
- FSI.2 Serie de circulares sobre detenciones de control efectuados por el Estado rector del puerto y observaciones del Estado de abanderamiento
- FSI.3 y FSI.4 Series de circulares sobre siniestros de buques mercantes y embarcaciones pesqueras

2. Importante iniciativa encaminada a elaborar un modelo de plan de auditoría de la OMI

29. En su 88º período de sesiones, el Consejo de la OMI examinó una propuesta de elaboración de un modelo de plan de auditoría de la OMI que tendría carácter voluntario y aprobó, en principio, la idea de ese plan. Pidió además al Secretario General que estudiara el modelo de plan de auditoría de la Organización de

Aviación Civil Internacional (OACI) y asesorara al Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Cooperación Técnica sobre cualquier aspecto de ese plan que podría tenerse en cuenta al elaborar el plan de la OMI. El propósito del plan sería mejorar la actuación de los Estados miembros en la aplicación de los convenios pertinentes de la OMI relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación marina.

30. El programa universal de auditoría de supervisión de la seguridad de la OACI se eligió como ejemplo porque proporcionaba un proceso estructurado y bien definido para la auditoría de Estados soberanos que han establecido colectivamente el mandato y los objetivos del programa. El programa de auditoría de la OACI contiene cierto número de procedimientos detallados y requisitos que se tendrán en cuenta en la elaboración del modelo de plan de auditoría de la OMI.

31. En noviembre de 2002, el Consejo de la OMI examinó los informes del Secretario General que había solicitado, en los que se describía el estudio del programa universal de auditoría de supervisión de la OACI y contenía sugerencias y recomendaciones basadas en el mismo. En el curso de sus deliberaciones sobre la materia, el Consejo también examinó el resultado de los debates del 48º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, que había apoyado la idea de establecer un Grupo de Trabajo conjunto del Comité de Seguridad Marítima, el Comité de Protección del Medio Marino y el Comité de Cooperación Técnica, el que se ocuparía del modelo de plan de auditoría voluntario de la OMI y se reuniría durante el 77º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, y había identificado documentos de interés en los que se indicaban aspectos críticos desde el punto de vista ambiental que debía tener en cuenta el Grupo de Trabajo. Éste se reunió en el curso del 77º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con el mandato aprobado por el Consejo.

32. El Comité hizo suya la opinión del Grupo de Trabajo de que la aprobación de legislación apropiada, su aplicación, y la imposición de su observancia eran las tres cuestiones principales sobre la base de las cuales podía medirse la actuación de un Estado miembro con respecto a sus obligaciones convencionales, así como el propósito general y los diez objetivos del plan de auditoría que deben contribuir a su realización. Entre estos objetivos se cuenta la observancia del Código para la aplicación de los instrumentos [obligatorios] de la OMI; la aprobación y administración de las leyes y reglamentos pertinentes y la imposición de su observancia; la delegación de autoridad; el control y supervisión de la ejecución de las responsabilidades legales; la satisfacción de otras obligaciones y responsabilidades de los Estados miembros; la creación de capacidad y la asistencia técnica, y la debida comunicación de los resultados al Estado miembro auditado, a los miembros de la organización en general y a quienes participen en la labor de ésta.

33. Con posterioridad, el Consejo de la OMI aprobó los principios del plan de auditoría voluntario de sus Estados miembros y decidió que el plan debía elaborarse de tal manera que no excluyese la posibilidad de que se convirtiera en obligatorio en el futuro. La decisión fue aprobada por la Asamblea de la OMI en su resolución A.946 (23).

3. Reclamaciones de la gente de mar

34. Como resultado de la labor del Grupo de Trabajo especial de expertos OMI/OIT sobre la cuestión de la responsabilidad y la indemnización en relación con

las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de gente de mar, la Asamblea de la OMI aprobó en noviembre de 2001 dos importantes resoluciones/directrices.

35. En la resolución A.930 (22) relativa a las Directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar, se declara que el abandono de la gente de mar constituye un grave problema, que tiene una dimensión humana y otra social, y se reconoce que, dada la naturaleza mundial del sector del transporte marítimo, la gente de mar requiere una protección especial. En ese contexto, la resolución señala que la adopción de directrices constituye una medida provisional apropiada para asegurar la provisión de una garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar. La resolución recomienda que los propietarios de buques se aseguren del suministro de un sistema adecuado de seguridad financiera para la gente de mar en caso de abandono, e incluye directrices conexas donde se describen los principales rasgos del sistema de seguridad financiera y la cobertura que proporcionaría, así como recomendaciones sobre la certificación de tales sistemas.

36. En la resolución A.931 (22), que contiene Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por las lesiones corporales o muerte de la gente de mar, se señala la necesidad de normas internacionales mínimas recomendadas para las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales en tales casos. Se expresa preocupación por el hecho de que, si la cobertura de seguro del propietario del buque no es suficiente, o no se cuenta con otras modalidades de seguridad financiera eficaces, es poco probable que la gente de mar pueda recibir una indemnización completa y rápida. En la resolución se declara que la adopción de las medidas necesarias para hacer frente a los pagos que pudiera haber que efectuar en concepto de indemnizaciones, forma parte de las responsabilidades de los propietarios de buques de ofrecer condiciones laborales seguras y decentes. La resolución contiene otras directrices conexas por las que se recomiendan medidas que han de aplicarse, entre ellas la certificación y un modelo de finiquito para tales reclamaciones.

37. La aplicación de estas resoluciones es actualmente objeto de evaluación por el Grupo mixto, que se reúne todos los años y elabora recomendaciones para los órganos rectores de la OIT y de la OMI.

4. Conclusiones

38. Al convertirse en partes en los tratados de la OMI, los Estados del pabellón asumen la responsabilidad primordial de la observancia efectiva de las normas internacionales de seguridad y ambientales del transporte marítimo. Es también por aplicación de los tratados de la OMI que pueden hacerse cumplir en todo el mundo las medidas de control del Estado del puerto como remedio para el incumplimiento de esas normas. En la actualidad, la participación en esa actividad de imposición de la observancia está fuera del ámbito del mandato de la OMI. La organización carece de los recursos y, lo que es más importante, del mandato para hacerlo.

39. Habida cuenta de esta realidad, una mayor participación de la OMI en el logro de mejoras sustantivas relacionadas con el fortalecimiento de la jurisdicción del Estado del pabellón, depende necesariamente de la posibilidad de que se le otorguen facultades para verificar si los Estados del pabellón realmente aplican los convenios y otros instrumentos de manera completa y correcta. Un caso que se ha de citar es el

de la llamada “lista blanca”, donde figuran las partes del convenio revisado sobre formación, titulación y guardia de la gente de mar que se estima que dan pleno cumplimiento a sus disposiciones. Otros convenios tienen una “cláusula de desempeño” similar. Debería existir una disposición sobre penas y sanciones que puedan aplicarse si no se observan las prescripciones de los convenios. De ahí la importancia de un plan de auditoría que permita a la OMI vigilar el desempeño del Estado del pabellón. Debería adoptarse el requisito de que todos los informes sobre las investigaciones de accidentes se sometan a la OMI lo más rápidamente posible, y no sólo a discreción del Estado del pabellón correspondiente.

B. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

Labor desarrollada por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación en relación con la aplicación de disposiciones por los Estados del pabellón

(Preparado por la secretaría de la FAO)

40. La labor emprendida en la FAO en el campo de la aplicación de disposiciones por los Estados del pabellón, se centra en las embarcaciones pesqueras y su explotación. La parte principal de esta labor tiene por objeto la promoción de prácticas pesqueras responsables tanto en aguas jurisdiccionales de un país como en alta mar. También se ha desarrollado cierta labor en aspectos conexos, entre ellas las normas para la construcción e inspección de los buques pesqueros y para la seguridad de los pescadores en el mar.

I. Instrumentos nacionales relativos a la pesca elaborados bajo los auspicios de la FAO²

1. Acuerdo de 1993 para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993)

41. En su 19º período de sesiones, celebrado en marzo de 1991, el Comité de Pesca de la FAO recomendó que se desarrollaran nuevos enfoques de la gestión de la pesca que tuvieran en cuenta consideraciones de conservación, ambientales, sociales y económicas. Tras la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992 y de la Conferencia Internacional de Pesca Responsable celebrada en el mismo año en Cancún, la FAO emprendió el proceso que condujo, entre otras cosas, al Código de Conducta para la Pesca Responsable. Durante ese proceso, en el 20º período de sesiones del Comité de Pesca, que tuvo lugar en marzo de 1993, se pidió a la FAO que preparara, mediante un procedimiento acelerado, y como parte del Código, propuestas para evitar el cambio de pabellón de los buques pesqueros que afectaba a las medidas de conservación y gestión en alta mar. Ello condujo a la adopción por la Conferencia de la FAO, en su 27º período de sesiones de noviembre de 1993, del Acuerdo de Cumplimiento, que es parte integrante del Código de Conducta³.

42. El objetivo primordial del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO es hacer frente al problema del cambio de pabellón de los buques pesqueros que se utiliza como medio para eludir el cumplimiento de las medidas de conservación y gestión acordadas. En términos generales, se aplica a las embarcaciones pesqueras que se utilizan para la pesca en alta mar⁴ y entró en vigor el 24 de abril de 2003.

43. El Acuerdo de Cumplimiento de la FAO establece en forma más detallada que la Convención de las Naciones Unidas de 1982 las responsabilidades del Estado del pabellón⁵. Mientras la Convención de 1982 de las Naciones Unidas simplemente estipula que los Estados tienen el deber de adoptar medidas aplicables a sus respectivos nacionales que puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos del alta mar, o cooperar con otros Estados en su adopción, el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO exige que los Estados tomen medidas para asegurar que los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón no se dediquen a actividad alguna que debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación⁶.

44. El Acuerdo de Cumplimiento establece por primera vez una conexión entre el derecho de enarbolar el pabellón de un Estado y el derecho de pescar en alta mar. Esto constituye un importante progreso en el control por el Estado del pabellón, ya que proporciona a los Estados los medios de ejercer control sobre los buques abandonados en ellos. Cada parte se obliga:

- A tomar las medidas necesarias para asegurar que sus buques pesqueros no se dediquen a actividad alguna que debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación⁷;
- A no permitir que sus buques se utilicen en la pesca en alta mar, a no ser que hayan sido autorizados para ello por las autoridades competentes del Estado del pabellón⁸;
- A no autorizar que uno de sus buques pesqueros sea utilizado para pescar en alta mar a no ser que considere que puede ejercer efectivamente sus responsabilidades en virtud del Acuerdo de Cumplimiento con respecto a ese buque⁹.

45. Las partes deben mantener un registro de sus buques pesqueros autorizados para ser utilizados en la pesca en alta mar¹⁰.

46. Las autorizaciones para la pesca pueden estar sujetas a condiciones¹¹ y se considerarán canceladas si un buque deja de estar autorizado a enarbolar el pabellón del Estado autorizante¹².

47. Se limita la libertad para cambiar el pabellón, en el caso de los buques que tienen malos antecedentes en lo que se refiere al cumplimiento. Las partes no han de autorizar que ningún buque pesquero se utilice para la pesca en alta mar si ha estado previamente registrado en el territorio de:

- Otra de las partes, y haya debilitado la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación; o
- Un Estado que no sea parte, si se dispone de información suficiente sobre las circunstancias en las que se suspendió o retiró la autorización para pescar.

48. No obstante, estas disposiciones no se aplicarán en los casos en que haya cambiado posteriormente la propiedad del buque pesquero y el nuevo propietario haya presentado pruebas suficientes de que el propietario anterior no tiene ya ninguna

relación jurídica, económica o de beneficio con el buque pesquero, ni control alguno del mismo. Las partes sólo autorizarán que estos buques infractores sean utilizados para la pesca si han determinado que ello no debilitará el objetivo y la finalidad del Acuerdo de Cumplimiento¹³.

49. Estas disposiciones están reforzadas por prescripciones relativas a la supervisión, el control y la vigilancia. Las partes asegurarán que los buques que enarbolan su pabellón estén marcados de conformidad con las normas generalmente aceptadas¹⁴ y les proporcionen las informaciones que permitan a la parte cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo de Cumplimiento¹⁵. Las partes deben adoptar medidas de ejecución con respecto a los buques que contravengan lo dispuesto en el Acuerdo, incluso mediante la tipificación de delitos en el marco de la legislación nacional y la imposición de sanciones para garantizar el cumplimiento¹⁶. Las sanciones deben privar a los infractores de los beneficios derivados de sus actividades ilegales y podrán conducir a la denegación, suspensión o retiro de la autorización para ser utilizados en la pesca en alta mar¹⁷.

50. Las medidas de control del Estado del pabellón van acompañadas por la prescripción de que las partes deben colaborar activamente para intercambiar información, ejercer vigilancia y debe permitirse que adopten medidas de investigación con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de otras partes¹⁸. La FAO desempeña un importante papel en la reunión e intercambio de información, incluido el establecimiento de una base de datos de buques autorizados a pescar en alta mar, que facilitará la vigilancia de los buques y ayudará a localizar los buques que hayan cambiado de pabellón¹⁹.

51. El Acuerdo de Cumplimiento de la FAO también alienta al fortalecimiento de la cooperación internacional a nivel mundial, regional, subregional o bilateral y a una mayor transparencia mediante el intercambio de información sobre la pesca en alta mar²⁰.

52. Debe señalarse que el Acuerdo no confiere ningún contenido concreto a la “relación auténtica” a que se refiere el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas de 1982, en el contexto de la pesca en alta mar. Los “vínculos” mencionados en el párrafo 3 del artículo III del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO se refieren a la capacidad de un Estado de ejercer un control efectivo sobre sus buques. El Acuerdo deja a cargo de las partes la determinación del tipo de vínculo que los buques deben tener con el Estado del pabellón y la inclusión de esa caracterización en su legislación.

Documentos, estudios e informes relativos al Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993

- “Flag State responsibility and the contribution of recently concluded international instruments in preventing, deterring and eliminating illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing” (Responsabilidad del Estado del pabellón y contribución de los instrumentos internacionales recientemente concertados para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada) por Annick Van Houtte (Legal Office, FAO), FAO Informal Consultation on Flag States Operating Open Registries for Fishing Vessels and their impact on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, 23 a 25 de septiembre de 2003, Miami, Florida, Estados Unidos de América

- “Legislating for Sustainable Fisheries – A Guide to Implementing the 1993 FAO Compliance Agreement and 1995 UN Fish Stocks Agreement” (Legislación para la pesca sostenible: una guía para aplicar el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO de 1993 y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces de 1995), por William Edeson (Senior Legal Officer, FAO), David Freestone (Chief Counsel, The World Bank) y Elly Gudmundsdottir (Counsel, The World Bank), Banco Mundial 2001
- “The FAO Compliance Agreement” (El Acuerdo de Cumplimiento de la FAO) por Gerald Moore (Former Legal Counsel, FAO), publicado en *Current Fisheries Issues and the Food and Agriculture Organization of the United Nations*, editado por Myron H. Nordquist y John Norton Moore, Center for Oceans Law and Policy, 2000
- “Making the New Rules Work: Implementation of the Global Fisheries Instruments” (Eficacia para las nuevas normas: aplicación de los instrumentos mundiales sobre la pesca) por David Balton (Director, Office of Marine Conservation, United State, Department of State), publicado en *Current Fisheries Issues ...* (véase *supra*)
- “Implementing the 1982 UN Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement” (Aplicación de la Convención de la Naciones Unidas de 1982, el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces), por William Edeson (Legal Office, FAO), publicado en *Current Fisheries Issues ...* (véase *supra*)
- “Implementing the Law of the Sea Convention, the FAO Compliance Agreement and the UN Fish Stocks Agreement: A View from the World Bank” (Aplicación de la Convención sobre el Derecho del Mar, el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces, vistos desde el Banco Mundial), por David Freestone (Chief Counsel, The World Bank) publicado en *Current Fisheries Issues ...* (véase *supra*)
- COFI, Informe del 20º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 15 a 19 de marzo de 1993. FAO Fisheries Report No. 488
- Informe de la Consulta Técnica sobre la pesca en alta mar, Roma, 7 a 15 de septiembre de 1992. FAO Fisheries Report No. 484 (Suppl.)
- Informe del 102º período de sesiones del Consejo de la FAO, Roma, 9 a 20 de noviembre de 1992. Informe No. FAO-GIC-CL/102/REP

2. El Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995

53. El Código de Conducta fue adoptado por unanimidad por la Conferencia de la FAO el 31 de octubre de 1995²¹. El Código proporciona un marco para la acción nacional e internacional encaminada a promover la explotación responsable de los recursos vivos acuáticos en armonía con el medio²².

54. El Código tiene un ámbito mundial de aplicación; abarca todas las actividades pesqueras, tanto dentro como fuera de las zonas de jurisdicción nacional y, de tal manera, es más amplio que el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces. Incluye, con el objeto de lograr una mejor conservación y gestión de los recursos pesqueros, una amplia variedad de materias, entre ellas el gran exceso de capacidad de la flota pesquera mundial,

el control insuficiente de los barcos por los Estados del pabellón, el insuficiente suministro de datos sobre la pesca tanto por los Estados del pabellón como por los Estados ribereños, y las restricciones comerciales destinadas a proteger el medio ambiente.

55. Aunque tiene carácter voluntario, el Código de Conducta se aplica a todos los Estados y entidades y a todos los pescadores. Desde su adopción en 1995, ha ejercido influencia en los países para que modifiquen sus leyes de pesca a fin de aplicarlo con mayor facilidad²³.

56. Los objetivos del Código consisten en establecer principios y criterios para las disposiciones legales e institucionales nacionales e internacionales y proporcionar normas de conducta para las personas que actúan en el sector de la pesca. La FAO ha preparado y preparará, según sea necesario, directrices técnicas para facilitar la aplicación del Código.

57. Los Estados del pabellón tienen funciones similares en el marco del Código a las que tienen en otros instrumentos internacionales. A pesar de la gran atención que se concedió inicialmente al problema del cambio de pabellón en las exhortaciones a que se elaborara el Código, éste no trata esta cuestión de manera exclusiva y directa. No obstante, el Código se ocupa de la cuestión de los deberes de los Estados del pabellón y los insta, en sus principios generales, a ejercer un control efectivo a fin de garantizar la debida aplicación del Código. Los Estados del pabellón deben velar por que ningún buque pesquero autorizado a enarbolar su pabellón pesque en alta mar o en aguas bajo la jurisdicción de otro Estado, a menos que cuente con un certificado de registro y haya sido autorizado a pescar²⁴.

58. Se proporciona en el Código un marco para el cumplimiento de los requisitos de supervisión, control y vigilancia. Los Estados del pabellón deben mantener registros de estos buques pesqueros, en los que se indiquen datos de los buques, sus propietarios y las autorizaciones de pesca²⁵. Los buques pesqueros y sus artes de pesca deben estar marcados de conformidad con sistemas de marcado reconocibles internacionalmente²⁶ y de conformidad con la legislación nacional.

59. El Código alienta a los Estados a aceptar el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO y adoptar leyes y reglamentos para aplicarlo²⁷.

60. Los Estados deben adoptar medidas de aplicación con respecto a los buques pesqueros de su pabellón, a través de su legislación nacional y de la imposición de sanciones que priven a los infractores de los beneficios procedentes de sus actividades ilegales y puedan conducir, en caso de infracciones graves, a la denegación, la suspensión y la cancelación de la autorización para pescar²⁸.

61. Asimismo, el Código insta a los Estados del pabellón a velar por la protección de sus buques y las tripulaciones de éstos mediante el cumplimiento de las normas de seguridad internacionalmente aceptadas, o el establecimiento de requisitos de seguridad adecuados para todas las embarcaciones que no se contemplan en esas normas²⁹. Alienta también el acceso de los propietarios y fletadores de las embarcaciones de pesca a una cobertura de seguro suficiente para proteger a las tripulaciones y los intereses de éstas, indemnizar a terceros y proteger sus propios intereses³⁰. Los Estados del pabellón deben velar por que los miembros de la tripulación tengan derecho a ser repatriados³¹.

62. Una referencia indirecta al problema del cambio de pabellón puede hallarse en el artículo 7.8.1 en el que se establece que “sin perjuicio de los acuerdos internacionales pertinentes, los Estados deberían alentar a los bancos e instituciones financieras a que no exijan como condición de la concesión de un préstamo o crédito hipotecario que los buques de pesca o los buques de apoyo a la pesca abanderen en cualquier jurisdicción distinta a la del Estado de los dueños beneficiarios si esta exigencia supone una mayor probabilidad de que no se cumplan las medidas internacionales de conservación y ordenación”.

Documentos, estudios e informes relativos al Código de Conducta

- “Closing the gap: the role of soft international instruments to control fishing” (Colmando un vacío: la función de los instrumentos internacionales no obligatorios en el control de la pesca) por William Edeson (Legal Office, FAO), publicado en *Australian yearbook of international law*, vol. 20 (1999)
- *Declaración de Roma sobre la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable*, aprobada por la Reunión Ministerial de la FAO sobre Pesca, Roma, 10 y 11 de marzo de 1999
- “Food and Agriculture Organization of the UN (FAO) – Code of Conduct for Responsible Fisheries” (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) – Código de Conducta para la Pesca Responsable) por William Edeson (Legal Office, FAO) publicado en *International journal of marine and coastal law* 11: 233 a 238 (1996)
- COFI, Informe del 21º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 10 a 13 de marzo de 1995. FAO Fisheries Report No. 524
- Informe administrativo de la Consulta Técnica sobre el Código de Conducta para la Pesca Responsable, Roma, 26 de septiembre a 5 de octubre de 1994. FAO Fisheries Report No. 515
- Informe de la Consulta de Expertos sobre el Código de Conducta para la Pesca Responsable, Sidney, Columbia Británica (Canadá), 6 a 11 de junio de 1994. FAO Fisheries Report No. 506
- COFI, Informe del 20º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 15 a 19 de marzo de 1993. FAO Fisheries Report No. 488
- COFI, Informe del 19º período de sesiones del Comité de Pesca, Roma, 8 a 12 de abril de 1991. FAO Fisheries Report No. 459

3. Planes de Acción Internacionales (PAI)

63. Se han elaborado cuatro PAI “en el marco de lo previsto en el artículo 2 d) del Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable” (PAI-INDNR, art. 4). Los PAI relativos a tiburones y aves marinas tienen una orientación muy precisa; los otros dos, en cambio, contienen disposiciones relativas a las responsabilidades del Estado del pabellón. El Plan de Acción Internacional para la ordenación de la capacidad pesquera fue aprobado por el COFI en su 23º período de sesiones, celebrado en febrero de 1999, y ratificado por el Consejo de la FAO en junio de 1999; por su parte, el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-INDNR) fue aprobado por el Consejo de la FAO en junio de 2001. Estos instrumentos, al igual que el Código de

Conducta, son instrumentos voluntarios, en el sentido de que no tienen por objeto crear obligaciones jurídicamente vinculantes para los Estados.

64. El PAI-Capacidad incluye en la sección III (Consideraciones internacionales) diversas disposiciones relativas a las obligaciones de los Estados del pabellón, entre ellas la exhortación a los Estados a “reconocer la necesidad de abordar el problema de Estados que no cumplen con sus responsabilidades en cuanto Estados del pabellón, en virtud del derecho internacional, respecto de sus barcos de pesca, y en particular Estados que no ejercen efectivamente su jurisdicción y control sobre sus barcos que tal vez operan de forma que contravengan o menoscaben las normas pertinentes del derecho internacional así como las medidas de conservación y ordenación internacionales”³².

65. Aprobado por el COFI en su 24º período de sesiones, celebrado en marzo de 2001³³, el PAI-INDNR es el instrumento internacional más reciente en relación con el creciente problema de la situación de las poblaciones de peces del mundo. El PAI-INDNR responde a la ineficacia de los instrumentos internacionales en vigor para abordar el problema de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada debido a la falta de voluntad política, de concesión de prioridad, capacidad y recursos para su ratificación o adhesión y su aplicación³⁴.

66. El PAI-INDNR es un instrumento voluntario elaborado en el marco del Código de Conducta de la FAO, y ya se han formulado las directrices técnicas para su aplicación³⁵. Sin embargo, algunas de sus disposiciones plasman obligaciones que muchos Estados han aceptado con carácter vinculante, ya sea mediante instrumentos mundiales o en el marco de organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP). El Código abarca la interpretación y aplicación del PAI-INDNR y su relación con otros instrumentos internacionales³⁶. El PAI-INDNR responde a problemas propios de la pesca y ninguna de sus disposiciones prejuzga las posiciones de los Estados en otros foros.

67. El PAI-INDNR sirve de lista recapitulativa a los Estados del pabellón, esto es, una “caja de herramientas” que presenta las opciones para abordar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en diversas situaciones. A su vez, se estima que esta lista recapitulativa será útil en el marco del proceso bienal de presentación de informes por los Estados y las OROP requerido por el PAI-INDNR³⁷. Por ejemplo, los Estados y las OROP pueden informar de si han aplicado satisfactoriamente ciertos elementos de la lista recapitulativa, cómo lo han hecho y por qué han decidido que otros elementos o “herramientas” no eran apropiados.

68. El objetivo del PAI es prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada brindando a todos los Estados la posibilidad de aplicar unas medidas amplias, eficaces y transparentes, incluso por conducto de las organizaciones regionales de ordenación pesquera constituidas de conformidad con el derecho internacional³⁸.

69. Las medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada figuran en la parte IV del PAI-INDNR, incluidas las medidas comerciales convenidas internacionalmente, la investigación y la función de las organizaciones regionales de ordenación pesquera. Las responsabilidades están dirigidas a todos los Estados: Estados del pabellón, Estados ribereños y Estados del puerto. Es importante señalar que el PAI-INDNR contiene también una lista recapitulativa o “caja de herramientas” para los Estados ribereños y los Estados del puerto, dentro de

sus jurisdicciones respectivas, que les permitirían imponer una obligación al Estado del pabellón. Junto con los requisitos relativos al control de los Estados sobre sus nacionales³⁹, esta lista recapitulativa, que allana el camino a los controles indirectos sobre el Estado del pabellón por parte de otros Estados, podría ser útil en el proceso de presentación de informes⁴⁰.

70. Las responsabilidades del Estado del pabellón constituyen una parte importante del PAI-INDNR⁴¹. El PAI-INDNR enuncia medidas con mucho más detalle que el Acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, de 1993 (“Acuerdo de Cumplimiento”), y que el Código de Conducta; si bien en algunos aspectos abarca el mismo ámbito que los instrumentos anteriores, define las responsabilidades del Estado del pabellón con más detalle e incluye también medidas novedosas, entre otras, las disposiciones sobre la práctica del “cambio rápido y repetido del pabellón”, el control de las embarcaciones pesqueras por el Estado del puerto y el control sobre los nacionales.

71. Las responsabilidades del Estado del pabellón se organizan con arreglo a los siguientes títulos, que se describen en los apartados a) a c) *infra*:

- Matriculación de embarcaciones pesqueras⁴²
- Registro de embarcaciones pesqueras⁴³
- Autorización para pescar⁴⁴

a) Matriculación de embarcaciones pesqueras

72. La matriculación de embarcaciones pesqueras es un aspecto importante, por cuanto constituye el primer paso para prevenir el abanderamiento de embarcaciones con una trayectoria de incumplimiento. También permite que los Estados del pabellón fiscalicen a sus barcos si optan por hacerlo. El objetivo general de las disposiciones sobre la matriculación de embarcaciones pesqueras es que los Estados puedan estar en condiciones de velar por que las embarcaciones pesqueras que ostenten su pabellón no se dediquen a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada o la propicien. A ese fin, el Estado del pabellón, antes de proceder a matricular a una embarcación pesquera, debe asegurarse de que pueda ejercer sus responsabilidades respecto de los buques que tienen derecho a ostentar su pabellón⁴⁵.

73. De conformidad con el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO⁴⁶, los Estados del pabellón deberían abstenerse de abanderar embarcaciones que muestren una trayectoria de incumplimiento⁴⁷. Sin embargo, el PAI va aún más lejos que el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, pues alienta a todos los Estados que participen en acuerdos sobre fletamento, incluidos los Estados del pabellón y otros Estados que acepten acuerdos de esa índole, a tomar medidas para asegurarse de que las embarcaciones fletadas no practiquen la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada⁴⁸.

74. Los cambios de pabellón y la práctica del cambio rápido y repetido del pabellón constituyen problemas graves. La práctica del cambio rápido y repetido del pabellón tiene por objeto eludir las medidas o disposiciones de conservación y ordenación de ámbito nacional, regional o mundial o facilitar el incumplimiento de esas medidas o disposiciones⁴⁹. Mediante los cambios de pabellón y la práctica del cambio rápido y repetido del pabellón los armadores pueden escoger a un Estado del pabellón que no pueda, o no quiera, asumir la responsabilidad por los barcos que

abandera y, por ese medio, eludir el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación⁵⁰.

75. Conforme al PAI-INDNR, se insta a los Estados a desalentar las iniciativas destinadas a que las embarcaciones cambien de pabellón o efectúan cambios rápidos y repetidos de pabellón a efectos de eludir el cumplimiento de las medidas o disposiciones de conservación y ordenación⁵¹. Además, los Estados del pabellón deberían adoptar medidas y normas uniformes, a fin de no crear incentivos para que los armadores abanderen sus embarcaciones en otros Estados⁵².

76. Cuando las funciones de matriculación del buque y expedición de la autorización para pescar son funciones diferentes, se pueden plantear problemas en cuanto a la capacidad de los Estados para fiscalizar las actividades de sus embarcaciones pesqueras. A una embarcación le puede ser más fácil dedicarse a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y al Estado le puede ser más difícil fiscalizar esas actividades, cuando el buque se puede matricular sin allegar pruebas de que es titular de una autorización para pescar.

77. Se alienta a los Estados a que examinen la posibilidad de ejercer esas funciones de manera que cada una de ellas tenga debidamente en cuenta a la otra. Los Estados del pabellón deberían asegurar una vinculación adecuada entre las funciones de matriculación de embarcaciones y las de mantenimiento de registros de sus embarcaciones pesqueras. En caso de que no se ocupe de ambas funciones el mismo organismo, los Estados deberían velar por que exista un grado suficiente de cooperación e intercambio de información entre los organismos encargados de esas funciones⁵³.

78. El PAI alienta también a los Estados del pabellón a que consideren la posibilidad de condicionar su decisión de matricular una embarcación pesquera a que estén dispuestos a conceder a la embarcación autorización para pescar en aguas de su jurisdicción, o en alta mar, o a que un Estado ribereño conceda una autorización para pescar a la embarcación cuando el control de ésta corresponda al Estado del pabellón⁵⁴.

b) Registro de embarcaciones pesqueras

79. En consonancia con el Acuerdo de Cumplimiento y del Código de Conducta de la FAO, el PAI alienta el mantenimiento de un registro y enumera los datos esenciales que éste deberá contener. La información en cuestión debería incluir el nombre de la embarcación, el número de matriculación, los nombres anteriores y el puerto de matriculación, el pabellón anterior, la señal internacional de llamada por radio, el nombre y la dirección de los armadores, el lugar y la fecha de construcción, el tipo de embarcación, el nombre y la dirección de los operadores, los tipos de métodos de pesca, las dimensiones de la embarcación, el historial de nombres de la embarcación, las direcciones y nacionalidades de las personas físicas o jurídicas en cuyo nombre se ha matriculado la embarcación, el nombre de quienes se ocupen de administrar las operaciones de la embarcación y el nombre de sus propietarios efectivos⁵⁵.

80. Además de esta información, y con la finalidad de promover la consecución de los objetivos de evitar el cambio de pabellón, el PAI-INDNR exige también el nombre y el historial de propiedad de la embarcación, incluidos el historial de incumplimiento y una fotografía de la embarcación⁵⁶. Esta información ayudará al Estado

del pabellón a supervisar las embarcaciones que tienen derecho a enarbolar su pabellón y puede hacer más difícil que cambien de pabellón las embarcaciones con un historial de incumplimiento.

c) Autorización para pescar

81. De conformidad con el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces y el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, y en consonancia con el Código de Conducta de la FAO, el PAI-INDNR dispone que los Estados deberían adoptar medidas para velar por que no se permita pescar a ninguna embarcación a menos que esté autorizada para ello⁵⁷. Las embarcaciones con derecho a pescar fuera de las aguas bajo la soberanía o la jurisdicción del Estado del pabellón necesitan una autorización del Estado del pabellón, y cuando un Estado ribereño conceda la autorización para pescar, ese Estado debería asegurarse de que no se practique la pesca en sus aguas sin una autorización para pescar concedida por el Estado del pabellón de la embarcación⁵⁸.

82. Estas disposiciones establecen un “régimen de frenos y contrapesos” en el cual tanto el Estado ribereño como el Estado del pabellón tienen la responsabilidad de velar por que las embarcaciones que pescan bajo su jurisdicción tengan autorizaciones válidas para pescar. La autorización, que se debe llevar a bordo cuando así se disponga, debería incluir el nombre de la embarcación, las zonas de pesca, las especies y los aparejos de pesca⁵⁹.

83. Los Estados del pabellón o los Estados ribereños pueden imponer condiciones antes de conceder una autorización para pescar, inclusive la exigencia de que la embarcación esté dotada de sistemas de localización de embarcaciones, las condiciones relativas a la presentación de informes de captura y trasbordo, la cobertura de los aspectos relativos al observador, el mantenimiento de diarios de pesca y otros libros conexos, el equipo de navegación, el cumplimiento de los convenios internacionales y las leyes y reglamentos nacionales aplicables y la marcación e identificación distintivos de las embarcaciones y los aparejos⁶⁰. Estas disposiciones refuerzan las facultades del Estado del pabellón para supervisar más estrechamente las actividades de las embarcaciones que enarbolan su pabellón.

84. Los Estados del pabellón deberían asegurarse de que sus embarcaciones pesqueras, de transporte y de apoyo no respalden o practiquen la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Con este fin, deberían asegurarse de que ninguna de sus embarcaciones reabastezca a embarcaciones pesqueras que practiquen actividades de ese tipo o trasborde pescado a estas embarcaciones o desde ellas, salvo cuando sea oportuno adoptar medidas con fines humanitarios, incluida la seguridad de la tripulación⁶¹.

85. Los Estados del pabellón deberían asegurarse también de que todas sus embarcaciones pesqueras, de transporte y de apoyo que participen en operaciones de trasbordo en el mar tengan autorización del Estado del pabellón a ese efecto. Los Estados del pabellón deben notificar a la administración pesquera nacional u otra institución designada y poner a disposición de las organizaciones regionales e internacionales pertinentes, incluida la FAO, una información completa de los datos de captura y trasbordo, teniendo en cuenta los requisitos de confidencialidad pertinentes⁶².

Documentos, estudios e informes sobre los planes de acción internacionales

86. La FAO ha distribuido los siguientes documentos en relación con los planes de acción internacionales:

- William Edeson (Oficina Jurídica, FAO), “The International Plan of Action on Illegal, Unreported, Unregulated Fishing: the legal context of a Non-Legally Binding Instrument”, *International Journal of Marine and Coastal Law* 16(4), 2001
- “Informe de la Segunda Consulta Técnica sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, Roma, 22 y 23 de febrero de 2001, Informe de Pesca de la FAO No. 646
- “Informe del 24º período de sesiones del Comité de Pesca”, Roma, 26 de febrero a 2 de marzo de 2001, Informe de Pesca de la FAO No. 655
- “Informe del 120º período de sesiones del Consejo de la FAO”, Roma 18 a 23 de junio de 2001, Informe No. CL 120/REP
- “Informe de la Consulta Técnica sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, Roma, 2 a 6 de octubre de 2000, Informe de Pesca de la FAO No. 634
- “Report of and papers presented at the Expert Consultation on Illegal, Unreported and Unregulated Fishing organized by the Government of Australia in cooperation with FAO”, Sydney (Australia), 15 a 19 mayo de 2000, Informe de Pesca de la FAO No. 666
- William Edeson (Oficina Jurídica, FAO), “Tools to address IUU fishing: the current legal situation”, trabajo preparado para una serie de documentos especializados de antecedentes con destino a la Consulta de Expertos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, organizada por el Gobierno de Australia en cooperación con la FAO, Sydney (Australia), 15 a 19 de mayo de 2000
- Blaise Kuemlangan (Oficina Jurídica, FAO), “National legislative options to combat IUU fishing”, trabajo preparado para una serie de documentos especializados de antecedentes con destino a la Consulta de Expertos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, organizada por el Gobierno de Australia en cooperación con la FAO, Sydney (Australia), 15 a 19 de mayo de 2000
- Transform Aqorau, (Asesor Jurídico, Organismo de la Pesca del Foro del Pacífico Meridional), “Illegal, unreported and unregulated fishing: considerations for developing countries” trabajo preparado para una serie de documentos especializados de antecedentes con destino a la Consulta de Expertos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, organizada por el Gobierno de Australia en cooperación con la FAO, Sydney (Australia), 15 a 19 de mayo de 2000

4. Orientaciones técnicas de la FAO para la pesca responsable

87. La FAO ha publicado diversas orientaciones técnicas en sustento de la aplicación del Código de Conducta, con respecto en particular a las disposiciones del Código relativas a las responsabilidades del Estado del pabellón, a saber:

- “Aplicación del Plan Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”, Orientaciones técnicas de la FAO para la pesca responsable, No. 9, 2002

- “La ordenación pesquera”, Orientaciones técnicas de la FAO para la pesca responsable, No. 4, 1997
- “Operaciones pesqueras”, Orientaciones técnicas de la FAO para la pesca responsable, No. 1, 1996

II. Otros trabajos pertinentes realizados por la FAO

1. Otras reuniones y actividades relacionadas con la cuestión de las responsabilidades del Estado del pabellón

88. Entre las demás reuniones y actividades que interesan en el presente contexto cabe mencionar las siguientes:

a) El Grupo Especial de Trabajo FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas se reunió en Roma, del 9 al 11 de octubre de 2000. La reunión aprobó diversas recomendaciones relativas a los controles del Estado del pabellón y el Estado del puerto⁶³;

b) En la sede de la FAO en Roma, del 4 al 6 de noviembre de 2002, se celebró la Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La Consulta, que se convocó con la mira de facilitar la aplicación del PAI-INDNR, sirvió también para reforzar la colaboración con la OMI, conforme a lo previsto en el párrafo 90 del PAI-INDNR⁶⁴;

c) En el Centro de Ciencias de Pesca del Sudeste, Servicio Nacional de Pesca Marina, Administración Nacional Oceanográfica y Atmosférica, con sede en Miami, Florida (Estados Unidos de América), se celebró una Consulta de Expertos sobre embarcaciones de pesca en régimen de libre matrícula y sus efectos sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, del 23 al 25 de septiembre de 2003. Los expertos se concentraron en los efectos de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada sobre los recursos pesqueros mundiales y en las lecciones que podrían extraerse de las experiencias de los Estados del pabellón que ya hubieran instituido controles más estrictos sobre las actividades de sus buques pesqueros. Los documentos de antecedentes presentados a la consulta abarcaron diversos temas, a saber: una evaluación mundial de la escala de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; los buques pesqueros en régimen de libre matrícula y el ejercicio de la responsabilidad del Estado del pabellón; las normas relativas a la responsabilidad del Estado del pabellón sobre los buques pesqueros contenidas en instrumentos internacionales recientes; y la Red internacional de cooperación y coordinación de las actividades de supervisión, control y fiscalización relacionadas con la pesca (Red internacional SCF). Se solicitaron también tres estudios monográficos a expertos de algunos países de libre matrícula (Chipre, Islas Cook y Panamá). En la mesa redonda reunida después de las exposiciones se aprobaron recomendaciones encaminadas a una aplicación más eficaz del control del Estado del pabellón sobre los buques pesqueros, en particular los explotados al amparo de los regímenes de libre matrícula, como medio de reducir la incidencia de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En las recomendaciones se mencionaron las medidas que podrían adoptar todos los Estados, los Estados del pabellón, los Estados ribereños y los Estados del puerto, así como la cuestión de la asistencia a los países en desarrollo. Los resultados de la Consulta de Expertos se examinarán en una Consulta Técnica sobre pesca ilegal, no

declarada y no reglamentada, capacidad de la flota y subvenciones, que se proyecta celebrar a mediados de 2004, de conformidad con una decisión adoptada por el Comité de Pesca en su 25° período de sesiones, celebrado en febrero de 2003⁶⁵.

2. Otras actividades pertinentes en el marco del Programa FishCode

89. Al adoptar el Código de Conducta, los países miembros de la FAO pidieron a la organización que atendiera a las necesidades especiales de los países en desarrollo mediante un programa de asistencia interregional para la aplicación del Código (incluidos los PAI y las Orientaciones técnicas). En consecuencia, para fomentar la pesca responsable se creó un programa especial de asociaciones mundiales denominado FishCode. El programa comprende un componente mundial, centrado en cuestiones normativas vinculadas con artículos determinados del Código de Conducta, por un lado, y un componente regional relativo a los aspectos de la aplicación del Código en zonas geográficas específicas, por el otro. Dos componentes del Programa FishCode son de particular interés: uno que se refiere a la asistencia a los países en desarrollo en la aplicación del Código de Conducta en los aspectos de supervisión, control y medidas coercitivas, y otro que se refiere a la aplicación del PAI-INDNR. Algunos informes, artículos y trabajos publicados por el Programa FishCode pueden ser de interés para los trabajos relacionados con las responsabilidades del Estado del pabellón, a saber:

- Judith Swan (Consultora, Servicios de Instituciones Internacionales y Enlace, Departamento de Pesca de la FAO), “Fishing Vessels operating under open registers and the exercise of flag State responsibilities. Information and options”, Circular de Pesca de la FAO C980, 2002
- “Report of the National Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance in support of Fisheries Management in Goa, India, 12-17 February, 2001”, Proyecto FAO/FishCode, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-7 (En)
- Ted McDorman (Consultor Jurídico), “Final Report on Legal Advice to Thailand”, Proyecto FAO/FishCode, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-4 (En), 2000
- “Report of a Regional Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance, held at Muscat, Sultanate of Oman, 24-28 October 1999”, Proyecto FAO/FishCode, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-3 (En)
- “Report of a Regional Workshop on Fisheries Monitoring, Control and Surveillance, held at Kuala Lumpur and Kuala Terengganu, 29 June-3 July 1998. Supplement 2, Technical Papers”, Proyecto FAO/FishCode, GCP/INT/648/NOR, Field Report C-1/Supp.2

3. Asistencia de la FAO a los países incluso para la aplicación del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, de 1993, el Código de Conducta, los PAI y otros instrumentos relacionados con la pesca (incluidos la Convención de las Naciones Unidas, de 1982, y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces, de 1995)

90. La FAO brinda asistencia y asesoramiento independiente sobre política y planificación en la agricultura (incluida la pesca) y respecto de las estructuras administrativas y jurídicas esenciales para el desarrollo. En particular, la FAO ayuda a los gobiernos a preparar la legislación nacional (leyes y reglamentos), los acuerdos y otros textos normativos y brinda asesoramiento sobre las estructuras institucionales y la observancia del derecho internacional. A los efectos de cumplir dichas funciones

se presentan a los países, con miras a su posible adopción, los instrumentos internacionales elaborados bajo los auspicios de la FAO y, como es natural, los instrumentos internacionales pertinentes que los países deban aplicar. En el contexto de esos trabajos, se ha adquirido una amplia experiencia comparativa sobre las prácticas utilizadas y condiciones vigentes en los países y respecto de sus diferentes necesidades y problemas cuando se trata de dar efecto a los requisitos y enfoques operacionales y funcionales instituidos en los instrumentos internacionales que se mencionan en el presente documento.

91. Se brinda asistencia a los países individualmente, pero también en el contexto de proyectos regionales que abarcan varios países. En diversos talleres y seminarios regionales se han presentado los nuevos instrumentos internacionales relacionados con la pesca, con la mira de familiarizar a los países con los nuevos enfoques y acontecimientos y, al propio tiempo, velar por que en el proceso de aplicación se tengan en cuenta las circunstancias regionales o locales. En el curso de esos trabajos, en los pasados 10 años se han elaborado informes y trabajos, que pueden ser de interés en cuanto al tema de las responsabilidades del Estado del pabellón.

a) Documentos preparados en el marco de proyectos de asistencia de la FAO a los países:

- José Luis Jesús, “Assistance in Marine Fisheries Legislation in Angola”, octubre de 2003, Proyecto TCP/ANG/2901
- Patrice Talla (Oficina jurídica, FAO), “Assistance in Marine Fisheries Legislation in Comoros”, junio de 2003, Proyecto TCP/COI/...
- Patrice Talla (Oficina Jurídica, FAO), “Assistance in Marine Fisheries Legislation in Gabon”, febrero de 2003, Proyecto TCP/GAB/...
- “Establishment of Viet Nam’s Fisheries Law and Regulations”, informes preparados por W. R. Edeson, T. Lobach, H. Oostgard, A. Van Houtte y A. Wage, 2001-2003, en el marco del Proyecto de Cooperación entre Noruega y Viet Nam
- Annick Van Houtte, “Assistance in Fisheries and Marine Resources Management Legislation”, marzo de 2003, Proyecto TCP/MDV/2801
- José Luis Jesús, “Assistance in Marine Fisheries Legislation”, septiembre de 2002, asistencia a Mozambique en el marco del Proyecto TCP/MOZ/0170
- Ilja Betlem (Oficina jurídica, FAO), “High Seas Fishing Legislation – Draft Final Report”, febrero de 2002, asistencia a Barbados en el marco del Proyecto TCP/BAR/0167(A)
- “Review of the Fisheries Legislation of Saint Lucia – Report of The Government of Saint Lucia”, basado en los trabajos realizados por Gerald Moore, septiembre de 2001, asistencia a Santa Lucía en el marco del Proyecto TCP/STL/0165 (A)
- Hasjim Djalal, “Assistance in marine fisheries legislation: Indonesia and international fisheries agreements”, marzo de 2001, asistencia a Indonesia en el marco del Proyecto TCP/INS/8922
- Blaise Kuemlangan (Oficina Jurídica, FAO), “Report on assistance to Tonga in fisheries legislation”, diciembre de 2000, asistencia a Tonga en el marco del Proyecto TCP/TON/8923

- Ilja Betlem y Cristina Leria (Oficina Jurídica, FAO), “High Seas Fishing Legislation – Final Report”, agosto de 2000, asistencia a Malasia en el marco del Proyecto TCP/MAL/8921 (A)
- Lawrence C. Christy (Oficina jurídica, FAO), “Assistance concerning flag States’ responsibilities for fishing vessels under United Nations instruments – Report to the Government of Seychelles on Modification of National Legislation to Implement Fisheries Agreements”, febrero de 2000, asistencia a Seychelles en el marco del Proyecto TCP/SEY/8921
- A. Diemont, D. Devine, W. R. Edeson, D. Fredericks, T. Papier y G. Ulfstein, “Review of the Sea Fisheries Act – Report of the Government of South Africa”, febrero de 1997, asistencia a Sudáfrica en el marco del Proyecto GCP/INT/606/NOR, Informe No. FIMPLAP 96/46
- Lawrence Christy (Oficina Jurídica, FAO), “Review of the Sea Fisheries Act – Report to the Government of Namibia”, septiembre y octubre de 1996, asistencia a Namibia en el marco del Proyecto GCP/INT/606/NOR, Informe No. FIMPLAP 96/34

b) Documentos preparados en el marco de proyectos de la FAO con orientación regional:

- “Development of Standards for the Construction and Inspection of Small Fishing Vessels”, 2003, región de la Organización de los Estados del Caribe Oriental, proyecto TCP/RLA/0069
- “Report of the Workshop on the Harmonization of Marine Fisheries Policy within Coastal Countries of the Southern African Development Community, Zanzibar, United Republic of Tanzania, 24-27 July 2001”, Informe de Pesca de la FAO No. 662
- S. Hodgson y H. Walters, “Report prepared for the Governments of the Organization of Eastern Caribbean States on the Implementation of Recent International Fisheries Agreements”, octubre de 1996, GCP/INT/606/NOR, Informe No. FIMPLAP 97/40

C. Organización Internacional del Trabajo

La OIT y el sector marítimo

(Preparado por la Oficina Internacional del Trabajo)

92. En el presente documento se ofrece información de antecedentes, se examinan las medidas que están adoptando actualmente y se resumen los estudios recientes de la OIT sobre la cuestión de la ejecución por el Estado del pabellón. El documento se centra en dos sectores: la marina mercante y la pesca.

93. El principal sitio de la OIT en la Web acerca de su trabajo en el sector marítimo es:

www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti.htm

I. Información de antecedentes y examen de las medidas que se están adoptando actualmente sobre la ejecución por el Estado del pabellón

1. La marina mercante

a) Antecedentes

94. Como se destaca en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, todos los Estados aspiran a la plenitud del progreso social. El objetivo principal de la Organización Internacional del Trabajo es el de promover oportunidades para que hombres y mujeres consigan un trabajo digno y productivo, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana. Por trabajo digno se entiende un trabajo productivo en el que se protejan los derechos, que genere ingresos adecuados y que cuente con una protección social apropiada. También significa trabajo suficiente, en el sentido de que todo el mundo debe tener pleno acceso a oportunidades de generación de ingresos. El objetivo de proporcionar un trabajo digno concierne tanto a los trabajadores del mar como a los trabajadores de la tierra. Por consiguiente, los hombres y mujeres que trabajan en buques mercantes y buques de pesca tienen derecho a un trabajo digno y productivo, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana.

95. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar atribuye al Estado del pabellón la responsabilidad principal de garantizar esas condiciones en el mar. El artículo 94 de la CNUDM, titulado “Deberes del Estado del pabellón”, dispone que “Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón” (párr. 1). Dispone también que:

“Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes” (párr. 3).

96. Los Convenios y Recomendaciones de la OIT, tanto los Convenios principales que se aplican a todos los trabajadores como las normas específicas sobre el trabajo marítimo, son los instrumentos internacionales aplicables que regulan las condiciones de trabajo. Entre 1920 y 1996, la OIT adoptó 39 Convenios y otros instrumentos internacionales relativos a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar⁶⁶. Esas normas se refieren a cuestiones tales como: formación y acceso al empleo; condiciones de admisión al empleo; certificados de competencia; condiciones generales de empleo; seguridad, salud y bienestar; inspección del trabajo; y seguridad social. Las normas pueden incluir disposiciones que han de ser ejecutadas por los Estados del pabellón, los Estados del puerto o los Estados que proporcionan mano

de obra. Si bien algunos Convenios han sido ratificados por más de 60 Estados, otros sólo lo han sido por unos pocos.

97. Un aspecto especialmente importante de la labor marítima de la OIT es el de que no sólo los gobiernos, sino también representantes de navieros y gente de mar participan directamente en la elaboración de las normas. En este enfoque, tripartito, esos tres grupos no sólo tienen voz, sino también voto, en los procedimientos.

98. La labor de la OIT no concluye con la elaboración de normas. Gracias a un complejo mecanismo de supervisión establecido en su Constitución, los tres integrantes de la OIT pueden seguir la manera en que las normas son aplicadas por los Estados miembros, más allá del simple cumplimiento unilateral de los Convenios por los Estados que los han ratificado. Para empezar, los Estados miembros están obligados, de conformidad con el artículo 19 de la Constitución de la OIT, a someter un Convenio adoptado por la Conferencia “a la autoridad o autoridades a quienes compete el asunto, al efecto de que le den forma de ley o adopten otras medidas”. Una vez que el Convenio ha sido ratificado, su aplicación será objeto de informes periódicos de los Estados a la OIT presentados con arreglo a un formato específico determinado por el Consejo de Administración de la OIT. Esos informes, presentados de conformidad con el artículo 22 de la Constitución de la OIT, son examinados seguidamente por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, así como por la Conferencia Internacional del Trabajo, o, más concretamente, su Comité tripartito sobre la Aplicación de Convenios y Recomendaciones. Además de este procedimiento de “presentación de informes”, el artículo 24 de la Constitución dispone que una organización profesional de empleadores o de trabajadores puede dirigir una reclamación a la Organización Internacional del Trabajo contra cualquier miembro que, a su juicio, no haya adoptado medidas para el cumplimiento satisfactorio, dentro de su jurisdicción, de un convenio en el que sea parte. Por último, la queja presentada por un Estado miembro o por un delegado a la Conferencia de conformidad con el artículo 26 de la Constitución puede conducir a una comisión de encuesta y, en su caso, a una decisión de la Corte Internacional de Justicia.

99. Las normas más detalladas sobre el trabajo marítimo son las disposiciones del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147). El Convenio No. 147 dispone, entre otras cosas, que los Estados miembros que lo ratifiquen deben comprometerse a promulgar una legislación que abarque una amplia gama de cuestiones y a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de esas cuestiones, entre las que figuran: normas de seguridad, incluidas normas en materia de capacidad de la tripulación, horas de trabajo a bordo y dotación; medidas de seguridad social apropiadas; y las condiciones de empleo y de vida a bordo, en la medida en que, en opinión del miembro, no estén comprendidas en convenios colectivos o determinadas por los tribunales competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar. Entre otras obligaciones, el miembro debe verificar mediante inspección u otras medidas apropiadas que los buques matriculados en su territorio cumplen con los convenios internacionales de trabajo en vigor que haya ratificado, con la legislación anteriormente indicada y, según sea apropiado, con arreglo a la legislación nacional, con los contratos colectivos. El miembro deberá llevar a cabo una encuesta oficial en caso de accidente marítimo grave. El Convenio prevé que ejerza control el Estado del puerto. El Protocolo de 1996 al Convenio No. 147 amplía los asuntos tratados en este último, en particular, incluyendo la cuestión de los límites a las horas de trabajo de la gente de mar o la fijación de períodos mínimos de descanso.

El Convenio No. 147 ha sido ratificado por 44 Estados en los que están matriculados el 50% aproximadamente de los buques mercantes del mundo (por tonelaje).

100. La OIT está promoviendo activamente la adopción del Convenio No. 147 y su Protocolo de 1996 mediante su programa relativo al trabajo digno en la industria marítima.

101. Otras dos normas adoptadas recientemente que ofrecen especial pertinencia para la ejecución por el Estado del pabellón son el Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (No. 178), y la Recomendación (No. 185) que le acompaña. El Convenio No. 178 dispone, entre otras cosas, que el Estado miembro que ratifique el Convenio deberá asegurarse de que todos los buques matriculados en su territorio sean inspeccionados a intervalos que no excedan de tres años y anualmente, cuando sea factible, para verificar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo son conformes a la legislación nacional. Al 12 de agosto de 2003, el Convenio No. 178 sólo había sido ratificado por ocho países.

102. Todos los Convenios y Recomendaciones de la OIT están disponibles en la Internet y pueden ser consultados por conducto de la página de presentación de la OIT, en www.ilo.org, pulsando las palabras “Normas Internacionales del Trabajo”. Figura una lista de normas específicas del sector marítimo en: www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/standars.htm.

103. La OIT, por su propia cuenta, o en colaboración con la Organización Marítima Internacional, la Organización Mundial de la Salud y otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, ha preparado varios códigos y directrices en los que se proporciona orientación sobre la ejecución por el Estado del pabellón de normas relativas al trabajo marítimo. Ejemplo de ello son: *Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: Directrices sobre procedimientos* (publicado en 1990) e *IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers' Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers' Hours of Work or Hours of Rest* (publicado en 1999).

104. La OIT participa también, en calidad de observadora (y si los recursos lo permiten), en los comités de diversos acuerdos regionales sobre control por el Estado del puerto. Esto ha dado lugar, sobre todo en aquellos países cuyas autoridades marítimas han firmado el Memorando de entendimiento de París sobre control por el Estado del puerto, a que se ejerza presión sobre los buques (e, indirectamente, sobre las autoridades del Estado del pabellón) para garantizar que las condiciones de vida y de trabajo se ajusten por lo menos a las normas del Convenio No. 147. El artículo 4 de dicho instrumento dispone que el Estado del puerto “podrá tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud”. En lo que se refiere al Convenio, los oficiales de control del Estado del puerto suelen centrarse en cuestiones de seguridad y salud (por ejemplo, alimentación, alojamiento y equipo médico), pero no en otras (por ejemplo, el contrato de trabajo marítimo y prestaciones por enfermedad y accidente).

b) Medidas que se están adoptando actualmente sobre la ejecución por el Estado del pabellón

105. A tenor de las recomendaciones de su Comisión Paritaria Marítima, bipartita, y ulteriores decisiones de su Consejo de Administración, la OIT se encuentra en vías de refundir sus Convenios y Recomendaciones sobre el trabajo marítimo en un sólo

Convenio Marco. El Consejo de Administración ha creado a tal efecto un Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo. La Oficina (secretaría de la OIT) ha preparado documentos de antecedentes para su examen en esas reuniones, así como informes en los que se resumen los debates celebrados en ellas. Pueden consultarse esos documentos en el sitio en la Web de la OIT relativo a su labor en el sector marítimo. Los documentos especialmente pertinentes se indican en los párrafos 118 a 120 *infra*.

106. Se espera que la nueva norma sea adoptada en 2005 en un período de sesiones de la Conferencia Internacional del Trabajo dedicado a cuestiones marítimas. Dicha norma debería tener grandes consecuencias en la función de los Estados del pabellón, toda vez que se refiere a las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques.

107. Garantizar la eficaz aplicación del nuevo Convenio ha sido una de las cuestiones principales y fundamentales de los trabajos preparatorios. El actual proyecto de Convenio incluye un título (de cinco) que se refiere concretamente a la ejecución. Dicha sección tiene por objeto colocar los diversos aspectos de la ejecución a nivel nacional en una parte separada que abarca la totalidad del Convenio, definiendo así claramente las funciones de los diversos agentes en la esfera de la ejecución. Se prevé que la nueva norma incluya prácticas tradicionales de ejecución mediante inspección y sanciones y prácticas más contemporáneas destinadas a garantizar un cumplimiento constante entre las inspecciones. El Grupo de alto nivel ha apoyado en general la adopción de alguna forma de sistema basado en certificados junto con otras medidas (los convenios existentes de la OIT sólo prevén certificados de competencia para determinados puestos y un certificado de aptitud física). Los Estados miembros de la OIT que ratifiquen el Convenio quedarán obligados a establecer un sistema que garantice su cumplimiento. Dicho sistema estará sujeto a determinadas medidas de control de calidad que todavía se están debatiendo.

108. Como se ha indicado anteriormente, el Convenio refundido trata de hacer mayor hincapié en la necesidad de que cada miembro demuestre su cumplimiento de las normas estipuladas en él y en el establecimiento de un sistema general de control de calidad y de evaluación independiente. Gracias a esos medios, los órganos de supervisión se encuentran en la mejor posición posible para seguir la aplicación por parte de los miembros que ratifiquen el Convenio, y pueden evaluar la medida en que se ha conseguido en la práctica la igualdad de condiciones deseada.

109. Se prevé que se establezca un órgano marítimo tripartito, que de cuenta al Consejo de Administración de la OIT, para mantener el Convenio en constante examen. Mediante un procedimiento simplificado de enmienda se facilitará el ajuste de las disposiciones técnicas a los cambios ocurridos en el sector marítimo. También se está estudiando la posibilidad de que los gobiernos, armadores y gente de mar intervengan en mayor grado en la prestación de asesoramiento a los órganos de la OIT encargados de la supervisión de las normas internacionales del trabajo.

110. En el sitio de la OIT en la Web puede encontrarse información sobre la elaboración de la norma, incluidos los informes preparados para las reuniones y los informes de éstas.

111. En la sección I *infra* se describen otros trabajos recientes sobre la ejecución por el Estado del pabellón.

2. Pesca

a) Antecedentes

112. La OIT ha adoptado siete normas (cinco Convenios y dos Recomendaciones) para el sector pesquero. Esas normas se refieren a las siguientes cuestiones: edad mínima, examen médico, alojamiento, contrato de trabajo marítimo, certificados de competencia, formación profesional y horas de trabajo. Pueden consultarse esas normas en la página Web relativa a las normas del trabajo marítimo, como se ha indicado anteriormente.

113. Además, la OIT ha adoptado, por su cuenta o en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, la Organización Marítima Internacional y otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, varios códigos y directrices que proporcionan orientación sobre la aplicación de normas relativas al trabajo marítimo por el Estado del pabellón.

b) Medidas que se están adoptando actualmente sobre la ejecución por el Estado del pabellón

114. En cumplimiento de las decisiones adoptadas por su Consejo de Administración, la OIT está preparando una norma detallada (un Convenio complementado por una Recomendación) sobre el trabajo en el sector de la pesca. Esa nueva norma será una revisión de las siete normas indicadas anteriormente y quedará finalizada en 2005.

115. Es demasiado pronto para saber cómo la nueva norma mejorará la ejecución por el Estado del pabellón. Sin embargo, en sus trabajos preparatorios, la Oficina está tratando de obtener opiniones sobre posibles disposiciones relativas al control por el Estado del puerto y una mayor intervención de los Estados ribereños en lo que respecta a las condiciones de trabajo en los buques de pesca que operan en sus zonas económicas exclusivas. En el sitio de la OIT en la Web se ofrece información sobre la elaboración de la norma.

II. Estudios recientes relacionados con la ejecución por el Estado del pabellón**1. Transporte marítimo****29º período de sesiones de la Comisión Paritaria Marítima (22 a 26 de enero de 2001)**

116. En su más reciente período completo de sesiones, la Comisión Paritaria Marítima, bipartita debatió, entre otras cosas, un informe sobre las consecuencias en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios ocurridos en la estructura de la industria del transporte marítimo. En dicho informe se ofrece considerable información sobre las condiciones de trabajo de la gente de mar. Se

examinan alguno de los cambios principales que han ocurrido en el transporte marítimo mundial y que han influido en el marco laboral y las condiciones de trabajo y de vida en el sector del transporte marítimo. También se abordan algunos aspectos del mercado laboral respecto de la gente de mar y diversos cambios que han influido en las condiciones de trabajo, entre ellos la disminución de la influencia de los regímenes normativos nacionales y las consecuencias de la contratación internacional en el empleo de la gente de mar. En el informe se examinan cuestiones tales como salarios, horas de trabajo, alimentación, alojamiento y bienestar y otras cuestiones,

como el género y el abandono de la gente de mar. El informe concluye con observaciones finales y temas del debate.

117. La Comisión aprobó diversas resoluciones, entre ellas la que pide la convocatoria del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo anteriormente referido (párr. 105). En otra resolución, relativa al transporte marítimo que no satisface las normas, la Comisión expresó su preocupación por el hecho de que se hubieran considerado como operaciones de transporte marítimo que no satisfacen las normas aquellas que están muy por debajo de las exigencias establecidas por la Organización Marítima Internacional, sin tener debidamente en cuenta si cumplían otras exigencias internacionales. Así pues, pidió que se adoptasen medidas para garantizar que se tomara debidamente en consideración las normas sociales y laborales de la OIT para determinar si un buque u operación no satisfacía las normas. En otra resolución, la Comisión hizo observar que la cuestión de los pabellones de conveniencia figuraba en el programa de conferencias de la OIT desde 1933 y que, pese a varios informes, encuestas, Convenios, Recomendaciones y resoluciones al respecto, seguía siendo fuente de grave preocupación para la gente de mar. Esta última resolución condujo a la convocatoria de una reunión de expertos en registros internacionales (véanse los párrafos 122 a 126 *infra*).

Reuniones del Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo y de su Subgrupo (en curso)

118. Como se ha indicado anteriormente, el Grupo de alto nivel y su Subgrupo han elaborado diversos informes que guardan relación con la cuestión de la ejecución por el Estado del pabellón, en particular:

- Análisis de los aspectos esenciales del trabajo decente en el entorno marítimo (STWGMLS/2002/5)
- Consideraciones relativas a disposiciones de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo para la inspección y el control (TWGMLS/2002/1)

119. En el informe titulado “Análisis de los aspectos esenciales del trabajo decente en el entorno marítimo” se trata de determinar las cuestiones que entraña la aplicación del concepto de un trabajo digno en la marina mercante. Se analiza con detalle la medida en que los principios de un trabajo digno forman parte de la práctica ordinaria en la industria marítima. Se llega a la conclusión de que sigue habiendo algunas cuestiones pendientes de examen, que tendrían que tomarse en cuenta en los trabajos de refundición.

120. El informe titulado “Consideraciones relativas a disposiciones de un convenio refundido sobre el trabajo marítimo para la inspección y el control” se centra en los principales contenidos de posibles disposiciones para el sistema de aplicación del Convenio refundido. Se propone una serie de elementos basados en las diversas soluciones e ideas que se han determinado para fortalecer la inspección y el control. Además, se sugiere una función fundamental para el Estado del pabellón y se elaboran procedimientos internos de quejas y solución como medio importante de exigir la responsabilidad de los Estados del pabellón o armadores que no cumplen las normas y de difundir información sobre buques que no se ajustan a las normas.

121. Se dará a conocer el texto que se está elaborando del Convenio en el sitio de la OIT en la Web. Se señala a la atención los artículos, títulos, reglamentos y código (tanto de carácter vinculante como de recomendación) relativos a la ejecución. Entre

ellos figuran disposiciones que no sólo se refieren a las funciones de los estados del pabellón en la ejecución, sino también a las funciones de los Estados del puerto y de los Estados que proporcionan mano de obra.

Reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional (Ginebra, 6 a 8 de mayo de 2002)

122. Se prepararon diversos documentos de antecedentes para esta reunión.

123. En el informe 1 se ofrecen los resultados de una investigación de los factores y variables que influyen en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y se documenta la práctica habitual. La información se obtuvo mediante una encuesta de: a) cuestiones generales relacionadas con la inspección de las condiciones de vida y de trabajo, restricciones al empleo de gente de mar extranjera, legislación y convenios colectivos para nacionales y no nacionales; b) condiciones de empleo en los Estados del pabellón, centrándose en cuestiones de contratación, edad mínima, salarios, salud y seguridad social; y c) cuestiones para los países que proporcionan mano de obra, haciendo hincapié en la medida en que la legislación nacional puede proteger a la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan pabellones extranjeros. En el estudio se pone de relieve la amplia diversidad de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar en una industria que está experimentando grandes cambios económicos y sociales. El estudio confirma la necesidad de reestructurar y aplicar una normativa a nivel nacional e internacional para salvaguardar la industria y la gente de mar que trabaja en ella.

124. En el informe 2 se ofrecen estudios monográficos de los registros marítimos de Dinamarca, Filipinas, la India, la Isla de Man y Panamá en relación con cuestiones laborales.

125. En el informe 3 se extraen conclusiones del estudio de ámbito mundial realizado en el informe 1 y los estudios monográficos del informe 2. Se llega, entre otras, a la conclusión de que la estructura normativa de algunos registros de libre matrícula, si bien es detallada con respecto, por ejemplo, a cuestiones de seguridad técnica, a menudo presenta lagunas en lo que se refiere a cuestiones sociales, sobre todo en cuanto a la ejecución. Se plantea también la cuestión de si algunos Estados del pabellón tienen la capacidad o el deseo de intervenir para hacer aplicar sus propias normas de transporte marítimo.

126. En el informe final de la Reunión de Expertos figura un resumen de los debates y una *Declaración General de la Reunión de Expertos*. Los párrafos 58 a 60 del informe, en los que se exponen las opiniones de los grupos de armadores, gente de mar y gobiernos, así como el texto completo de la *Declaración General de la Reunión de Expertos* (véase párr. 136 *infra*), revisten especial pertinencia para la cuestión de la aplicación por el Estado del pabellón.

Grupo Mixto Especial de Expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar

127. El Grupo Mixto OMI/OIT se ha reunido cinco veces en los últimos años. Los documentos que se enumeran a continuación son especialmente pertinentes para la labor del Grupo Consultivo. En ellos se ofrece información de antecedentes sobre

problemas relativos a reclamaciones por muerte o lesiones corporales y el problema del abandono de la gente de mar, se resumen los debates del Grupo Mixto sobre estas cuestiones y se exponen las soluciones propuestas, incluidas dos resoluciones conjuntas dirigidas a los Estados miembros de la OMI y de la OIT.

- Informe de la primera reunión del Grupo Mixto, en particular las conclusiones, que figuran en los párrafos 11.1 a 11.6 (véase, sobre todo, el párrafo 11.5)
- Informe de la tercera reunión del Grupo Mixto, en particular los proyectos de resolución sobre directrices para la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar y sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar (ambos proyectos de resolución han sido ultimados desde entonces y convenidos por la OMI y la OIT)
- Informe de la cuarta reunión del Grupo Mixto (que figura como apéndice al documento GB.286/STM/3), en particular el anexo 2, que contiene un “Cuestionario sobre el seguimiento de la resolución y directrices sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar” y el anexo 3, que incluye Directrices sobre responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar y un cuestionario dirigido a los Estados sobre la ejecución
- Informe de la quinta reunión del Grupo Mixto, en la que éste reiteró a los gobiernos su petición de que presentaran informes sobre casos de abandono y que respondieran al cuestionario relativo al seguimiento y aplicación de las directrices sobre provisión de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar. El Grupo convino también en que había llegado el momento de pedir al Consejo de Administración de la OIT y al Comité Jurídico de la OMI que le autorizaran a elaborar una solución sostenible a más largo plazo para abordar los problemas de la garantía financiera con respecto a la indemnización en caso de fallecimiento o lesiones corporales

128. Esos documentos pueden consultarse en el sitio de la OIT en la Web en:

www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/miriti.htm

Otras publicaciones

129. La OIT publicará en breve dos libros sobre el sector del transporte marítimo que serán pertinentes para la ejecución. El primero se refiere a la gente de mar en general, y el segundo a las mujeres que trabajan en el mar.

130. La primera publicación, *The Global Seafarer*, relata los efectos de la mundialización en la industria del transporte marítimo y las vidas de la gente de mar. Examina las prácticas de contratación, la negociación sindical y colectiva y la formación, certificación y certificación fraudulenta. También trata de los salarios, contratos y periodos de servicio, y examina a fondo la seguridad de la gente de mar y su exposición a riesgos.

131. *Women Seafarers* se centra, a nivel mundial, en las mujeres contemporáneas que trabajan en el mar. Examina numerosas cuestiones relativas a las condiciones de trabajo y el bienestar de las mujeres, de países desarrollados y en desarrollo, empleadas en los buques mercantes y de pasajeros del mundo. Partiendo de una amplia investigación, el libro examina los niveles de participación de las mujeres en la

industria y las políticas concernientes a su contratación, formación, derechos de maternidad y empleo y demás aspectos del trabajo y la vida en el mar. También ofrece relatos de primera mano de mujeres que trabajan en el mar, en los que se describe la manera en que han hecho frente a la discriminación, el acoso sexual, la desaprobación paterna y diversas otras dificultades. Se analizan las prácticas y políticas de organismos normativos nacionales e internacionales, empleadores, sindicatos e instituciones de educación marítima, y se formula una serie de recomendaciones que pueden contribuir en mayor grado a integrar a las mujeres en las comunidades de los buques.

2. Pesca

Reunión tripartita sobre seguridad y salud en la industria pesquera (Ginebra, 13 a 17 de diciembre de 1999)

132. La *Nota sobre las labores* de esta reunión puede tener interés, en particular las conclusiones y la resolución concerniente a las actividades futuras de la OIT en el sector pesquero y al diálogo social.

Preparación de una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero (labor en curso)

133. La Oficina ha publicado recientemente su Informe V(1) correspondiente a la 92ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. Dicho informe, titulado “Condiciones de trabajo en el sector pesquero: una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero”, contiene información sobre el derecho y la práctica de los Estados miembros e incluye un cuestionario dirigido a éstos sobre la posible forma, alcance y contenido del nuevo instrumento. Las cuestiones relativas a la ejecución se examinan en todo el informe y, en particular, en un capítulo relativo a la administración, ejecución, consulta y coordinación.

134. Los documentos relativos a la labor de la OIT en el sector pesquero pueden consultarse en:

www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm

III. Soluciones, remedios y estrategias

135. Debería tomarse en consideración lo siguiente:

1. Los Estados que todavía no lo han hecho deberían ratificar las normas de la OIT sobre el trabajo marítimo, en particular el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147) y su Protocolo de 1996.
2. Debe alentarse a los Estados a que intervengan en la preparación del Convenio marco refundido de la OIT para el sector de la marina mercante y en la preparación de su norma general para el sector pesquero. Dicha participación debería incluir un debate nacional sobre esa labor preparatoria y sobre las medidas que deberán adoptarse para aplicar las nuevas normas una vez que se aprueben.

3. Debe alentarse a los Estados a que tomen en cuenta la Declaración General de la Reunión de Expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional (véase parr. 136).

4. Los Estados deberían aplicar las resoluciones de la OIT/OMI relativas a directrices sobre la provisión de garantía financiera para los casos de abandono de la gente de mar y sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar.

5. Los organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas que desempeñan una función en la ejecución por el Estado del pabellón deberían participar en la elaboración de nuevas normas de la OIT para los sectores de la marina mercante y de la pesca. Debe estudiarse la posibilidad de desarrollar un sistema para el intercambio continuo de información acerca de la ejecución por el Estado del pabellón.

6. Debe examinarse la manera de atribuir una función más importante a las organizaciones de representantes de empleadores (armadores) y trabajadores (gente de mar) en los debates internacionales sobre la ejecución por el Estado del pabellón.

7. Las reuniones del Proceso abierto de consultas officiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar deben programarse de manera que no coincidan con las principales conferencias internacionales de otros organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas.

136. A continuación se reproduce el texto completo de la Declaración General de la Reunión de Expertos (véanse los párrafos 122 a 126 *supra*):

Declaración General de la Reunión de Expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de buques de registro internacional

Ginebra, 6 a 8 de mayo de 2002

1. Los expertos consideran que esta Reunión tripartita brinda una oportunidad para que los gobiernos, gente de mar y armadores sigan aplicando múltiples medidas al objeto de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio.

2. Los expertos subrayan la necesidad de adoptar las medidas nacionales e internacionales más sólidas posibles para combatir las infracciones de las normas internacionales del trabajo, incluidas violaciones del derecho sindical y de la negociación colectiva, que menoscaban las condiciones de vida y de trabajo decentes de la gente de mar.

3. Los expertos consideran la necesidad urgente de abordar eficientemente el déficit de trabajo decente en la industria naviera. Se reconoce que las condiciones de empleo, protección social, seguridad social y diálogo social requieren particular atención. A tales fines, los expertos reconocen la importancia de incluir el trabajo decente en el programa marítimo e invita al Consejo de Administración a instar a la Oficina a garantizar la adopción de medidas ulteriores, en consulta con los mandantes.

4 Los expertos reconocen que debería considerarse la posibilidad de establecer un mecanismo que permitiera la introducción de la valoración de los resultados de los Estados del pabellón con respecto a los instrumentos de la OIT.

5. Los expertos consideran que, en el contexto de la observancia, deberían considerarse debidamente las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y las disposiciones pertinentes del Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

6. Los expertos insisten en la importancia de los principios y derechos siguientes:

- 1) Para poder ejercer efectivamente su jurisdicción en asuntos sociales, todo Estado debería tener una administración marítima sólidamente establecida con un marco legislativo consistente de conformidad con las normas internacionales del trabajo, y un sistema igualmente sólido para asegurar la observancia de las mismas;
- 2) El Estado del pabellón debería asumir plenamente la responsabilidad de asegurar el respeto de los derechos de la gente de mar con relación al servicio a bordo de sus buques;
- 3) Todo Estado del pabellón debería establecer medios para asegurar el respeto de unas condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de sus buques en cualquier parte del mundo;
- 4) Todo Estado debería garantizar que las agencias de contratación que despliegan su actividad comercial bajo su jurisdicción son objeto del control estatal y garantizan el respeto de los derechos de la gente de mar;
- 5) Todo Estado debería establecer el sistema necesario para supervisar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que arriban a sus puertos, de conformidad con los instrumentos internacionales establecidos;
- 6) Todos los inspectores responsables del control de las condiciones de vida y de trabajo deberían estar debidamente calificados y contar con la formación necesaria, y sus condiciones deberían ser claras;
- 7) Todo Estado del pabellón debería garantizar que los armadores asumen la responsabilidad de asegurar el acceso a la gente de mar a las leyes, reglamentaciones y convenios colectivos referentes a sus condiciones de vida y de trabajo;
- 8) Todo Estado debería garantizar un acceso fácil y sencillo a procedimientos no costosos que permita a toda la gente de mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio, presentar quejas donde se alegue una infracción de la legislación nacional o de las condiciones de vida y de trabajo o de los contratos de empleo y/o de enrolamiento;
- 9) Todo armador debería asumir la responsabilidad de garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar que contrata;
- 10) Las agencias de contratación deberían asumir individual y conjuntamente con los armadores, con independencia de su domicilio, la responsabilidad de una infracción del contrato de empleo y/o de enrolamiento.

D. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

(Preparado por la secretaría del PNUMA)

137. Las emergencias marinas y los derrames de hidrocarburos en gran escala en que intervienen buques y buques cisterna que no cumplen las normas tienen consecuencias dramáticas en el medio marino y costero, a cuyo respecto incumben responsabilidades directas al PNUMA. Sin embargo, el Programa no tiene una función directa en los aspectos jurídicos o institucionales relacionados con el control por el Estado del pabellón.

138. El presente informe se centra en los tres cauces principales por los que el PNUMA puede contribuir a la prevención de los principales derrames de hidrocarburos y a la preparación y respuesta a ellos, contribuyendo así a lograr océanos más seguros y más limpios.

1. Mares regionales: constitución de una plataforma para la aplicación regional de convenciones de alcance mundial relativas a la preparación y respuesta ante derrames de petróleo

139. El programa de mares regionales es un importante marco jurídico, administrativo, sustantivo y financiero para la aplicación del Programa 21, y en particular de su capítulo 17 relativo a los océanos, y se basa en planes de acción revisados periódicamente que son aprobados en reuniones intergubernamentales de alto nivel y aplicados, en la mayoría de los casos, dentro del ámbito de convenciones jurídicamente vinculantes sobre los mares regionales, bajo la autoridad de las respectivas Partes Contratantes o reuniones intergubernamentales. El programa de mares regionales ofrece un marco técnico, científico, jurídico e institucional para facilitar la eficaz aplicación de acuerdos internacionales a nivel regional y subregional.

140. El programa de mares regionales del PNUMA se basa en planes de acción regionales, relacionados con un cuerpo común de agua, aprobados por reuniones intergubernamentales de alto nivel y aplicados, en la mayoría de los casos, en el marco de una convención jurídicamente vinculante sobre mares regionales y protocolos conexos que tienen una perspectiva técnica, por ejemplo, cooperación en caso de emergencias ocasionadas por actividades marítimas conexas.

141. En la actualidad, más de 140 países participan en 13 programas de mares regionales establecidos bajo los auspicios del PNUMA: África oriental, África occidental y central, Asia oriental, Asia meridional, Caribe, Golfo de Adén, Mar Negro, Mar Rojo, Mediterráneo, Pacífico Nororiental, Pacífico Noroccidental, Pacífico Suroriental, Pacífico Meridional y región del Convenio de Kuwait. Hay también cinco programas asociados para el Antártico, el Ártico, el Mar Báltico, el Mar Caspio y el Atlántico Nororiental.

142. Cada programa se ajusta a las necesidades específicas de sus Estados ribereños, pero se basa en componentes análogos:

- Un plan de acción para la cooperación regional en la gestión, protección, rehabilitación, desarrollo sostenible, vigilancia, investigación y evaluación de recursos costeros y marinos

- Un acuerdo intergubernamental respecto de una convención marco que incluya principios y obligaciones generales (aunque, en algunos casos, los programas funcionan sin acuerdos jurídicamente vinculantes)
- Protocolos técnicos detallados que tratan de determinados problemas ambientales relacionados con la protección del medio marino, como la preparación para derrames accidentales, respuesta y cooperación en casos de emergencia, vertidos en el mar, diversidad biológica y zonas protegidas y actividades basadas en tierra

Una idea importante promovida por el PNUMA es el mensaje de que los programas de mares regionales son una valiosa plataforma para la aplicación regional de programas e iniciativas mundiales, convenciones mundiales (acuerdos multilaterales sobre el medio ambiente) y programas de trabajo de organizaciones internacionales encaminados a la gestión sostenible y la protección del medio ambiente marino y costero.

143. El objetivo principal de este breve informe sobre el PNUMA y los regímenes o iniciativas internacionales para la reducción del riesgo de derrames de hidrocarburos causados por buques cisterna que no cumplen las normas, como el control por el Estado del pabellón, es el de demostrar la función de los programas de mares regionales del PNUMA en cuanto instrumento de aplicación regional respecto del desarrollo, la vigilancia, la ejecución y la aplicación de esta iniciativa mundial, dimanada de la OMI.

144. La prevención de la contaminación marina causada por actividades relacionadas con los buques y la preparación y respuesta correspondientes están reglamentadas a nivel mundial en convenciones de alcance mundial, adoptadas en su mayor parte por la OMI. Los acuerdos regionales relativos a la prevención de la contaminación de base marítima y la respuesta a ella tienen por objeto organizar una cooperación para la aplicación eficiente y eficaz de las convenciones mundiales y expresan el compromiso político de los gobiernos de una región determinada para cooperar sobre esta materia. Dado que el transporte marítimo es una actividad de ámbito mundial para la que se han adoptado normas a nivel mundial, pueden utilizarse las secretarías de los diversos programas de mares regionales y sus centros regionales especializados de reacción contra la contaminación accidental como una plataforma existente y eficaz para una aplicación regional mejor y coordinada de acuerdos, programas e iniciativas internacionales relacionados con la contaminación de base marítima y la generada por los buques.

145. Algunos de los programas de mares regionales (el Mediterráneo, el Caribe, el Pacífico Noroccidental, la Organización Regional para la Protección del Medio Marino/Zona Marítima del Convenio de Kuwait) han establecido centros especializados de actividades regionales que, en su mayoría, están administrados conjuntamente por la OMI y el PNUMA y que tienen por objeto ocuparse de la prevención de incidentes de contaminación y emergencias de base marina y de la preparación y respuesta correspondientes. En su mayor parte, esos centros son una fuente común de recursos y conocimientos técnicos para ayudar a los países contratantes o miembros en sus esfuerzos por desarrollar planes nacionales de emergencia y capacidades nacionales, pero también sirven para promover una cooperación bilateral y multilateral en la preparación y respuesta. Además de esta responsabilidad general, algunos centros han desarrollado su propia especialización o práctica según las necesidades de la región, utilizando cada uno una red de instituciones participantes de carácter

científico, académico y político, de las regiones relacionadas con el mandato del centro de que se trate.

2. Una estructura regional ya existente: el caso del Mediterráneo

146. El Plan de Acción para el Mediterráneo (adoptado con arreglo al Convenio de Barcelona) es un ejemplo de cooperación regional en la esfera de la protección del medio marino contra accidentes marítimos y descargas ilegales de buques. La preocupación de los Estados miembros del Plan respecto de accidentes graves (pero también de incidentes de menor escala y la descarga de hidrocarburos procedente de operaciones de transporte marítimo y de transporte de petróleo) dio lugar a la creación y funcionamiento del Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo, basado en Malta.

147. A efectos de demostración, se eligió dicho centro como ejemplo de la plataforma que puede proporcionarse para la aplicación del régimen del Estado del pabellón. El PNUMA se propone desarrollar el modelo de este centro en todos los convenios de mares regionales y planes de acción y centros de actividades regionales que se establezcan.

a) El marco institucional

148. El Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo fue creado en 1976 para ayudar a los Estados ribereños del Mediterráneo a desarrollar sus sistemas nacionales de preparación y respuesta y a preparar y aplicar sus planes nacionales de emergencia para casos de contaminación marina causados por actividades relacionadas con los buques. El Centro tiene como objetivo reforzar las capacidades de los Estados ribereños de la región del Mediterráneo para prevenir la contaminación causada por buques y garantizar la eficaz aplicación de las normas generalmente aceptadas a nivel internacional. El Centro pretende también desarrollar y facilitar la cooperación regional no sólo en las esferas de la preparación y respuesta para combatir la contaminación marina causada por accidentes, sino también en la esfera de la prevención de la contaminación debida a buques cisterna y otros buques. El Centro ha desarrollado un sistema regional de alerta y comunicación en caso de emergencia de contaminación marina y desempeña una función decisiva para promover la eficaz aplicación de las normas internacionales pertinentes, entre ellas la Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar originada por Buques (MARPOL 73/78) y el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990) por los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados ribereños, según proceda.

149. El Centro está ejecutando actualmente un proyecto sobre instalaciones de recepción portuaria en el Mediterráneo. El proyecto tiene por objeto reducir la contaminación del Mar Mediterráneo por desechos sólidos y aguas y residuos oleosos procedentes de buques.

150. El PNUMA y la OMI administran también conjuntamente o facilitan el funcionamiento del Centro de Actividad Regional de Preparación y Respuesta para Emergencias del Medio Marino (NOWPAP/MERRAC), creado en virtud del Plan de Acción para el Pacífico Noroccidental, que está situado en Daejeon (República de Corea); el Centro de Actividad Regional del Centro Regional de Información y Capacitación sobre Contaminación Marina en Casos de Emergencia para la Región del

Gran Caribe (RAC/REMPEITEC-Carib), situado en Curaçao (Antillas Neerlandesas); el Centro de Respuesta en Casos de Emergencia para el Mar Negro, situado en Varna (Bulgaria); y el Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC), situado en Manama (Bahrein), que presta servicio a la región de la Organización Regional para la Protección del Medio Marino.

b) Hincapié en la prevención

151. Se necesitan acuerdos regionales jurídicamente vinculantes para conseguir una eficaz cooperación regional y sentar la base jurídica con que las autoridades competentes puedan obtener apoyo y financiación. La adopción de un nuevo Protocolo al Convenio de Barcelona en el marco del Plan de Acción para el Mediterráneo respecto de la cooperación para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia en el Mar Mediterráneo (Protocolo de prevención y emergencia), en 2002, proporcionó al Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación la base jurídica necesaria para concentrar sus esfuerzos en hacer frente al problema de la contaminación causada por operaciones y accidentes de buques. En cuanto instrumento jurídico que completa el Convenio, el Protocolo de prevención y emergencia establece los principios básicos de cooperación para hacer frente a las amenazas al medio ambiente marino y a las costas como resultado de emisiones accidentales o de acumulaciones de pequeñas descargas de hidrocarburos u otras sustancias nocivas.

152. Con la adopción del Protocolo de prevención y emergencia, los Estados del Mediterráneo han aprovechado la oportunidad de establecer una estrategia sobre una sólida base jurídica y disponen en la actualidad del marco jurídico necesario que les permite trabajar conjuntamente para reducir los efectos de las operaciones de transporte marítimo y abordar, en cooperación, cuestiones de importancia, como las instalaciones de recepción portuaria, la gestión del agua de lastre, la vigilancia de descargas en las operaciones y el enjuiciamiento de los infractores, puertos y lugares de refugio para buques en peligro, seguridad de la navegación y ayudas a la navegación.

153. Entre las ventajas jurídicas logradas con el nuevo Protocolo de prevención y emergencia están, en primer lugar, el hecho de que, mientras que el anterior Protocolo estaba dedicado a la cooperación entre Estados ribereños del Mediterráneo en la esfera de la preparación y respuesta en caso de accidentes marítimos que contaminan o amenazan con contaminar el mar, el nuevo Protocolo, además de la preparación y respuesta, se ocupa de la prevención de la contaminación causada por buques. En segundo lugar, mientras que el anterior Protocolo sólo se centraba en la función del Estado ribereño, que es el primero que debe responder a la contaminación accidental o amenaza de contaminación accidental, el nuevo Protocolo, de conformidad con el derecho internacional del mar, requiere la contribución y participación de diversas partes, a saber, el Estado ribereño, así como el Estado del pabellón, en lo que respecta al ejercicio del control por este último, y el Estado del puerto, sobre todo en cuanto a la facilitación de instalaciones de recepción portuaria adecuadas, la recepción de buques en peligro en los puertos y la facilitación de un lugar de refugio. El cumplimiento por los Estados ribereños de la amplia gama de obligaciones que el nuevo Protocolo impone a los Estados costeros, los Estados del pabellón y los Estados del puerto constituirá ciertamente el medio adecuado de controlar en definitiva todos los aspectos de la contaminación causada por buques en el Mediterráneo.

154. En lo que se refiere más concretamente a la prevención de la contaminación, uno de los futuros objetivos del Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación y de otros centros especializados de mares regionales es el de mejorar el nivel de las inspecciones realizadas por el Estado del pabellón y el Estado del puerto elaborando una norma regional uniforme para procedimientos de inspección de buques, y también perfeccionar los conocimientos y maestría de los oficiales de inspección estableciendo, por conducto de los centros, un programa de formación para este personal.

c) Preparación y respuesta

155. Además de los componentes jurídicos e institucionales, los centros especializados de actividad regional que actúen como parte de las secretarías de mares regionales pueden contribuir a los aspectos operacionales de la respuesta al combatir y mitigar los derrames efectivos, una vez que el petróleo haya llegado al agua del mar.

156. Como ejemplo de lo anterior, se ha creado, en el marco del Protocolo de emergencia del Plan de Acción para el Mediterráneo, una dependencia de asistencia para el Mediterráneo encargada de responder a la contaminación marina accidental, que funciona ya dentro del Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo. Los expertos de la dependencia enviados al lugar de un accidente proporcionan asesoramiento y conocimientos técnicos a las autoridades para ayudarles en las fases iniciales a decidir las medidas de respuesta apropiadas y la asistencia adicional que sea necesaria. Otra función de la dependencia consiste en ayudar al Estado que lo solicite a aplicar las disposiciones relativas a la cooperación regional en caso de emergencia, especialmente mediante los arreglos y procedimientos adoptados por las Partes Contratantes para facilitar la cooperación y la asistencia recíproca.

157. Uno de los objetivos principales del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 1990, es el de desarrollar la cooperación a nivel mundial y facilitar la asistencia en la lucha contra la contaminación. Cuando la capacidad de respuesta de una región no es suficiente para hacer frente a una situación de emergencia, puede obtenerse asistencia directamente de las partes en el Convenio de 1990 o por conducto de la OMI, con arreglo al Convenio. Deberían elaborarse procedimientos para operaciones conjuntas de respuesta como parte del sistema de preparación y respuesta, utilizando las directrices de la OMI, sobre todo en lo que se refiere a los arreglos administrativos, como los establecidos para cuestiones de aduanas y de inmigración. La cooperación entre la OMI y el PNUMA ha contribuido en grado considerable a la elaboración de acuerdos regionales de cooperación para la preparación y respuesta en caso de contaminación por hidrocarburos, y se han adoptado acuerdos de este tipo en la mayoría de las regiones del mundo. Con arreglo a estos acuerdos, se han establecido planes regionales y subregionales de emergencia en muchas partes del mundo, garantizando así la eficiente integración de los mecanismos de lucha contra la contaminación marina en el marco general de las convenciones y programas de mares regionales.

158. Antes de la aprobación del Convenio de 1990, la OMI, el PNUMA y otras organizaciones colaboraron activamente durante muchos años para fomentar la elaboración de acuerdos regionales destinados a combatir la contaminación marina en caso de emergencia. Esta cooperación ha dado lugar a la elaboración de acuerdos regionales intergubernamentales por los que grupos de Estados y las secretarías de

esas convenciones regionales se comprometen a cooperar en dar respuesta a incidentes graves de contaminación marina que puedan afectar a más de un Estado. Esta obligación se refuerza en varias regiones mediante el establecimiento de planes regionales y subregionales de emergencia y de centros regionales. Además, en el artículo 10 del Convenio de 1990 se insta a las partes a que pongan en práctica sus disposiciones mediante mecanismos bilaterales y regionales.

3. Cooperación entre organismos

159. Es claramente evidente la necesidad de que los organismos cooperen entre sí para elaborar estrategias mundiales y regionales a fin de prevenir y reducir al mínimo las consecuencias ambientales y económicas de accidentes graves de buques cisterna.

160. A tal efecto, el PNUMA y la OMI organizaron conjuntamente en 1985 una reunión de expertos en acuerdos regionales de cooperación para combatir incidentes graves de contaminación marina. El objetivo principal de la reunión era el de alentar la cooperación regional e interregional en la lucha contra incidentes graves de contaminación marina.

161. Una evolución más reciente ha sido el establecimiento, en octubre de 2002, de un Foro conjunto OMI/PNUMA sobre acuerdos regionales de cooperación en la lucha contra los incidentes de contaminación marina. El objetivo principal del foro es el de reunir a representantes de las secretarías y de los centros regionales de las diferentes convenciones y planes de acción de mares regionales para intercambiar experiencias y debatir cuestiones de interés común, y examinar actividades y programas aplicados en las regiones y subregiones, en particular entre quienes han adquirido considerable experiencia en la aplicación de acuerdos regionales de lucha contra la contaminación y quienes se encuentran en las primeras fases de aplicación de esos acuerdos. El objetivo del foro es el de formular recomendaciones para una futura cooperación interregional y entre organismos y para la asistencia internacional entre las entidades regionales, y determinar esferas para la posible armonización de procedimientos y de colaboración.

4. Conclusión

162. El programa de mares regionales del PNUMA, por conducto de las secretarías regionales y de los centros especializados de actividad regional para la preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos puede ser una plataforma eficaz para el desarrollo y aplicación, a nivel regional, del control por el Estado del pabellón, y para otras medidas pertinentes destinadas a prevenir y reducir los daños ambientales y económicos causados por grandes derrames de hidrocarburos.

163. Se necesita la cooperación entre organismos para adoptar conjuntamente iniciativas y aumentar la eficacia de la aplicación de esas iniciativas, de manera que se consiga una mayor vigilancia y aplicación de medidas a nivel regional y nacional.

E. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y los pabellones de conveniencia

(Preparado por la Secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo)

164. A lo largo de los últimos 25 años, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se ha interesado en diverso grado por la cuestión de la inscripción de buques, la libre matrícula y sus efectos en el transporte marítimo a nivel mundial. En 1978 la UNCTAD dio a conocer un importante informe sobre los pabellones de conveniencia⁶⁷ que hizo que la cuestión saltara al primer plano de la atención internacional. En aquel momento se estaba en general de acuerdo en que los pabellones de conveniencia constituían una seria amenaza al desarrollo beneficioso del transporte marítimo internacional y un importante obstáculo a la transferencia de actividades de transporte marítimo a los países en desarrollo. En ese contexto tuvo lugar un amplio debate sobre las consecuencias económicas, sociales y ambientales del uso cada vez mayor de la libre matrícula. El interés de la UNCTAD por la cuestión de la libre matrícula culminó en la aprobación en 1986 del Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques. A partir de entonces, la labor de la secretaría de la UNCTAD al respecto se ha centrado en el análisis cuantitativo del fenómeno de los pabellones de conveniencia, que figura en la publicación anual titulada *Revista del Transporte Marítimo*, así como en la asistencia a los países que la soliciten y deseen convertirse en partes en el Convenio o aplicar alguno de los elementos del mismo a su legislación nacional en materia de inscripción de buques.

Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques, 1986

165. La cuestión de la eliminación gradual de la libre matrícula y las condiciones de inscripción de los buques fue objeto de debate en la UNCTAD durante más de un decenio. La quinta Conferencia Ministerial de la UNCTAD, celebrada en Manila en 1979, aprobó por mayoría la resolución 120 (V), en la que tomó nota del deseo de muchos países de ir eliminando gradualmente las operaciones de libre matrícula y pidió que se realizaran nuevos estudios, especialmente sobre “las repercusiones de la eliminación gradual de la libre matrícula, su influencia económica y social en las economías de los países en desarrollo, su efecto en el transporte marítimo mundial” y “la posibilidad de establecer un mecanismo jurídico para reglamentar las actividades de las flotas de libre matrícula durante el período correspondiente”.

166. La publicación de diversos estudios y los intensos debates celebrados en las reuniones intergubernamentales no produjeron ningún acuerdo sobre la cuestión de la libre matrícula. Por tanto, parecía que el objetivo inicial de la labor era inalcanzable. El debate se centró entonces en la conveniencia de que existiera una “relación auténtica” entre un buque y el país que aceptaba inscribirlo en su registro nacional. Aunque el concepto de “relación auténtica” ya existía en la Convención sobre la Alta Mar de 1958 y en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, en ninguno de los dos instrumentos figuraba una definición del concepto.

167. Tras las prolongadas deliberaciones celebradas por un Grupo Preparatorio Intergubernamental y una Conferencia de las Naciones Unidas en cuatro partes, bajo los auspicios de la UNCTAD, el 7 de febrero de 1986 se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques. En dicho Convenio se establecen los elementos mínimos de la “relación auténtica” que debería

existir entre un buque y el Estado de su pabellón. En el artículo 1 del Convenio se enuncian sus objetivos de la siguiente manera:

“A los efectos de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón aplicará las disposiciones enunciadas en el presente Convenio.”

168. En los artículos 8, 9 y 10 figuran disposiciones encaminadas a establecer las relaciones económicas entre un buque y el Estado del pabellón mediante la participación de sus nacionales en la propiedad, dotación y gestión del buque. En virtud del artículo 6, relativo a la identificación y la responsabilidad, un Estado adoptará las medidas necesarias para que los buques que inscriba en su registro de buques tengan propietarios o navieros que sean “adecuadamente identificables con objeto de que se pueda hacer efectiva su plena responsabilidad”. En el Convenio figuran disposiciones de carácter obligatorio y no obligatorio, lo cual recorta en buena medida su eficacia.

169. El Convenio ha de entrar en vigor cuando sea ratificado por 40 Estados que representen el 25% del tonelaje mundial.

170. Han transcurrido casi 20 años desde la aprobación del Convenio. La evolución de los acontecimientos desde aquel entonces, y especialmente los ocurridos el 11 de septiembre de 2001, han demostrado que no es suficiente basar los requisitos y condiciones de inscripción de buques principalmente en los criterios de la “relación auténtica”, tal como la define el Convenio de 1986. Es necesario un control más estricto por parte del Estado que acepte inscribir un buque en su registro. Tal vez haya llegado el momento de volver a examinar el Convenio con miras a determinar qué enmiendas o modificaciones serían necesarias para adaptarlo a las necesidades actuales en materia de seguridad.

Los países de libre matrícula y su flota

171. Desde 1968, la UNCTAD viene proporcionando información acerca de los países de libre matrícula en su publicación anual titulada *Revista de Transporte Marítimo*. En la presente sección se resume información de diversos años para destacar las principales características de la libre matrícula a lo largo de los años y se examinan los acontecimientos que culminaron en la aprobación del Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques.

172. El rasgo distintivo de la libre matrícula es la vaguedad o inexistencia de la relación entre el pabellón de matrícula y el buque. El artículo 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques de 1986 dice que su objetivo es “consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón”. Al 31 de junio de 2003, sólo 11 países (Bulgaria, Côte d’Ivoire, Egipto, Georgia, Ghana, Haití, Hungría, el Iraq, la Jamahiriya Árabe Libia, México y Omán) eran partes contratantes del Convenio.

173. A lo largo de los años una serie de países han sido clasificados como países de libre matrícula. Los seis países indicados en el cuadro 1 han sido incluidos año tras año en la lista de los principales países de libre matrícula que figuran en la *Revista del Transporte Marítimo* de la UNCTAD. En 2003, los países que ocupan los dos

primeros lugares en la lista representaban el 66,1% de la flota de libre matrícula, mientras que en 1970 el porcentaje era del 95,7%, lo cual es indicio evidente de la proliferación de registros que ofrecen la posibilidad de enarbolar pabellones de conveniencia.

Cuadro 1
Tamaño de la flota de los países de libre matrícula^a

<i>País</i>	<i>Millones de toneladas de peso muerto en los años indicados</i>				
	<i>2003</i>	<i>2000</i>	<i>1990</i>	<i>1980</i>	<i>1970</i>
Panamá	186,4	158,9	62,2	39,0	8,9
Liberia	77,0	85,2	99,2	158,0	58,5
Bahamas	49,6	44,9	22,4		
Malta	42,6	46,7			
Chipre	36,0	36,7	33,0	3,0	1,7
Bermudas	7,0	10,4	7,8		

^a Buques de más de 100 toneladas de registro bruto.

174. Además de los principales países de libre matrícula, ha habido siempre una serie de países más pequeños considerados de libre matrícula y, a lo largo de los años, se han producido cambios en la lista. Al decenio de 1990 habían sido excluidos Singapur, Omán y Somalia y habían pasado a formar parte de la lista Malta, las Bermudas y Vanuatu. Actualmente, los registros de Antigua y Barbuda, Belice, las Bermudas, Camboya, Costa Rica, Honduras, las Islas Caimán, Mauricio, Santo Tomé y Príncipe, San Vicente y las Granadinas, y Vanuatu figuran entre los registros que ofrecen la posibilidad de enarbolar pabellones de conveniencia.

175. El porcentaje de nacionales de los países de libre matrícula que participan en la propiedad de sus flotas es inapreciable, como se indica en el cuadro 2. En la mayoría de los casos dicho porcentaje es 0, con la excepción de Chipre que, a pesar de ello, ha visto descender la participación nacional considerablemente desde 1990.

Cuadro 2
Participación nacional en las flotas de libre matrícula

<i>País</i>	<i>Porcentaje de participación de nacionales de los países de libre matrícula</i>				
	<i>2003</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>1993</i>	<i>1991</i>
Panamá	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Liberia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bahamas	0,0	0,0	0,5	0,4	0,2
Malta	0,0	0,1	0,1	–	2,1
Chipre	2,6	2,3	2,4	8,4	12,1
Bermudas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

176. Desde el decenio de 1970 el porcentaje de buques de libre matrícula en la flota mundial de buques ha aumentado en más del doble, pasando del 21,6% al 47,2% en 2003 (véase el cuadro 3). La flota de libre matrícula se multiplicó por 5,6, cifra superior al doble del aumento de la flota mundial, que en el mismo período se multiplicó por 2,5.

Cuadro 3
Flota mundial y flota de libre matrícula^a

<i>Fecha</i>	<i>Flota mundial (millones de toneladas de peso muerto)</i>	<i>Países con flotas de libre matrícula (en millones de toneladas de peso muerto)</i>	<i>Porcentaje correspondiente a los países con flotas de libre matrícula</i>
1° de julio de 1970	326,1	70,3	21,6
1° de julio de 1980	682,8	212,6	31,1
1° de julio de 1990	658,4	224,6	31,1
1° de enero de 2000	799,0	384,7	48,1
1° de enero de 2003	844,2	398,5	47,2

^a Buques de más de 100 toneladas de registro bruto.

177. En el cuadro 4 se indica la estructura de la flota de libre matrícula. Aproximadamente el 75% de la flota de libre matrícula consiste en graneleros y buques tanque.

Cuadro 4
Estructura de la flota de libre matrícula por tipo de buque

<i>Fecha</i>	<i>Flota total (en millones de toneladas de peso muerto)</i>	<i>Porcentaje correspondiente a la flota de libre matrícula por tipo de buque</i>				
		<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga mixta</i>	<i>Buques porta- contenedores</i>	<i>Buques de otro tipo</i>
1° de enero de 2000	384,7	37,0	39,4	10,2	6,6	6,8
1° de enero de 2003	398,5	37,1	41,1	8,3	9,2	4,2

178. En el cuadro 5 se indica el porcentaje de la flota mundial por tipo de buque inscrito en países de libre matrícula. La incidencia de la libre matrícula es mayor en el mercado de los graneleros, con un porcentaje superior al 50%. Su incidencia en los mercados de los buques tanque y los buques portacontenedores también es significativa. Los aumentos más importantes de la libre matrícula se han producido especialmente en la categoría de los buques portacontenedores.

Cuadro 5
**Porcentaje de la flota mundial correspondiente a la flota
de libre matrícula por tipo de buque**

<i>Año</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial inscrita como flota de libre matrícula por tipo de buque</i>				
	<i>Buques tanque</i>	<i>Graneleros</i>	<i>Buques de carga mixta</i>	<i>Buques porta- contenedores</i>	<i>Buques de otro tipo</i>

Año	Porcentaje de la flota mundial inscrita como flota de libre matrícula por tipo de buque				
	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga mixta	Buques porta-contenedores	Buques de otro tipo
1970	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
1980	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
1990	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
2000	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
2003	48,6	54,6	34,1	44,4	28,3

179. Como se indica en el cuadro 6, la edad media de la flota mundial y de la flota de libre matrícula es similar, tanto para la flota en general como para la mayoría de los tipos de buques. Sin embargo, la composición por edad, más favorable para los graneleros y los buques de carga mixta, ha dado lugar a que en los últimos años las flotas de libre matrícula sean ligeramente más jóvenes en comparación con el total de la flota mundial.

Cuadro 6
Edad de la flota mundial y de la flota de libre matrícula por tipo de buque

Año	Flota	Todos los buques	Buques tanque	Graneleros	Buques de carga mixta	Buques porta-contenedores	Buques de otro tipo
1970	Mundial	9,3	–	–	–	–	–
	De libre matrícula	9,8	–	–	–	–	–
1980 ^a	Mundial	9,9	8,9	9,1	13,2	–	–
	De libre matrícula	9,6	8,5	9,1	14,8	–	–
1990 ^a	Mundial	14,1	15,3	12,9	15,0	10,4	13,1
	De libre matrícula	15,1	16,3	14,6	14,3	9,3	12,9
2000 ^b	Mundial	14,5	15,0	13,6	17,3	11,0	15,6
	De libre matrícula	14,3	14,8	13,5	16,4	11,3	15,5
2003 ^b	Mundial	12,6	11,6	12,7	17,0	8,9	16,0
	De libre matrícula	12,1	11,6	12,0	15,8	9,1	16,0

^a Estimación basada en el número de toneladas de registro bruto a mediados del año.

^b Estimación basada en el número de toneladas de peso muerto al comienzo del año.

Principales países marítimos

180. La flota de libre matrícula está estrechamente relacionada con la flota de los principales países marítimos, ya que muchos de esos países transfieren sus buques a países de libre matrícula. En el cuadro 7 se enumeran los 35 países marítimos más importantes del mundo, que representaban aproximadamente el 94% de la flota mundial en 1990 y 2003. En el cuadro también se indica el porcentaje de la flota de cada país transferido a otros países, especialmente países de libre matrícula. En 2003 esos 35 países transfirieron a otros países un total de 465,8 millones de toneladas de peso muerto, de las cuales el 76,4% correspondía a los seis países principales de libre matrícula.

Cuadro 7
Principales países marítimos, en orden de importancia
y tamaño de la flota^a

<i>País</i>	<i>Situación al 1° de enero de 2003</i>			<i>Situación al 1° de julio de 1990</i>		
	<i>Rango (millones de toneladas de peso muerto)</i>	<i>Porcentaje de la flota transferido a otros países</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial</i>	<i>Rango (millones de toneladas de peso muerto)</i>	<i>Porcentaje de la flota transferido a otros países</i>	<i>Porcentaje de la flota mundial</i>
Grecia	1 (149,9)	70,1	19,5	1 (81,0)	56,5	13,8
Japón	2 (104,4)	87,1	13,6	2 (80,3)	56,1	13,5
Noruega	3 (58,1)	53,3	7,6	4 (55,0)	33,2	9,2
China	4 (44,3)	48,8	5,8	8 (25,1)	19,9	4,2
Estados Unidos de América	5 (42,5)	74,1	5,5	3 (55,1)	66,4	9,2
Alemania	6 (40,7)	82,2	5,3	10 (12,7)	62,7	2,1
Hong Kong, China	7 (37,7)	65,0	4,9	5 (29,8)	88,8	5,0
República de Corea	8 (25,8)	64,6	3,4	9 (15,7)	27,0	2,6
Taiwán, Provincia de China	9 (22,3)	71,7	2,9	14 (10,5)	36,1	1,8
Singapur	10 (19,4)	34,9	2,5	17 (7,5)	38,1	1,3
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	11 (18,1)	56,5	2,4	7 (25,6)	68,9	4,3
Dinamarca	12 (16,5)	48,3	2,2	12 (11,5)	40,4	1,9
Federación de Rusia ^b	13 (16,2)	48,1	2,1	6 (29,3)	2,5	4,9
Italia	14 (12,2)	31,9	1,6	11 (11,7)	6,8	2,0
Arabia Saudita	15 (11,0)	91,6	1,4	–	–	–
India	16 (10,5)	10,8	1,4	13 (10,8)	4,1	1,8
Turquía	17 (8,9)	18,9	1,2	18 (6,6)	10,7	1,1
Países Bajos	18 (7,2)	43,8	0,9	24 (5,5)	41,1	0,9
Irán, República Islámica del	19 (7,1)	3,2	0,9	16 (8,6)	0,3	1,5
Suiza	20 (7,0)	90,1	0,9	28 (4,0)	88,4	0,7
Suecia	21 (6,9)	79,3	0,9	23 (5,5)	51,3	0,9
Malasia	22 (6,6)	12,1	0,9	–	–	–
Brasil	23 (6,5)	31,4	0,9	15 (9,9)	3,6	1,7
Bélgica	24 (6,2)	97,3	0,8	22 (5,7)	56,7	1,0
Francia	25 (6,0)	50,6	0,8	20 (6,1)	50,3	1,0
Canadá	26 (5,9)	56,0	0,8	35 (2,4)	76,9	0,4
Filipinas	27 (4,8)	15,5	0,6	29 (3,5)	5,4	0,6
Indonesia	28 (4,3)	25,3	0,6	34 (2,4)	35,1	0,4
España	29 (4,2)	96,6	0,6	25 (5,1)	4,8	0,9
Kuwait	30 (3,3)	0,0	0,4	26 (4,6)	38,6	0,8
Mónaco	31 (3,1)	100,0	0,4	–	–	–
Australia	32 (2,8)	49,7	0,4	31 (2,9)	6,5	0,5

País	Situación al 1° de enero de 2003			Situación al 1° de julio de 1990		
	Rango (millones de toneladas de peso muerto)	Porcentaje de la flota transferido a otros países	Porcentaje de la flota mundial	Rango (millones de toneladas de peso muerto)	Porcentaje de la flota transferido a otros países	Porcentaje de la flota mundial
Chipre	33 (2,7)	70,5	0,4	19 (6,1)	16,4	1,0
Croacia ^c	34 (2,3)	54,2	0,3	–	–	–
Chile	35 (2,2)	61,3	0,3	–	–	–
Yugoslavia	–	–	–	21 (6,0)	4,5	1,0
Polonia	–	–	–	27 (4,2)	0,0	0,7
Finlandia	–	–	–	30 (3,4)	72,9	0,6
Argentina	–	–	–	32 (2,7)	10,2	0,5
Pakistán	–	–	–	33 (2,5)	80,1	0,4

^a Buques de más de 1.000 toneladas de registro bruto.

^b En 1990, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

^c En 1990, bajo Yugoslavia.

181. De año en año se producen pequeños cambios en los países de la lista, especialmente los situados en el fondo del cuadro: entre el 1° de julio de 1989, fecha en que se elaboró la lista por primera vez, y el 1° de julio de 1990, Indonesia sustituyó a Rumania; y entre el 1° de enero de 2002 y el 1° de enero de 2003, Chile sustituyó a los Emiratos Árabes Unidos. Muchos de estos países tienen una proporción importante de su flota matriculada bajo pabellones extranjeros, mientras que sólo unos pocos mantienen su flota exclusivamente bajo pabellón nacional.

F. Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

(Preparado por la Secretaría de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos)

182. El Comité de Transporte Marítimo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) ha dado a conocer a lo largo de los últimos años varios informes sustantivos en relación con el problema del transporte marítimo en buques no aptos para la navegación. A continuación se ofrece un resumen de cada uno de esos informes. Asimismo, sobre la base de esos informes, los países miembros del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE han aprobado dos documentos normativos relativos a la lucha contra el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación: la Declaración de políticas sobre el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación (2002) y el Plan de acción contra el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación (2000). El texto de dichos documentos se reproduce en las subsecciones 2 y 3 *infra*.

1. Informes recientes del Comité de Transporte Marítimo sobre el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación

2003

a) Incentivos para los navieros responsables

183. El Comité de Transporte Marítimo determinó que una estrategia para alentar a los navieros responsables a respetar las normas internacionales era la posibilidad de ofrecer incentivos e incluyó este punto en su Declaración de políticas sobre el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación (véase la subsección 3, *infra*). En dicho documento se investiga el concepto de los incentivos a los navieros responsables (sin olvidar otras partes del sector cuando proceda) que los alienten a seguir cumpliendo las normas y les permitan combatir mejor la competencia desleal que representan los explotadores y usuarios de buques no aptos para la navegación.

184. Entre las conclusiones que figuran en el documento cabe mencionar las siguientes:

- Los incentivos no deben entenderse como subvenciones. Por tanto, por definición, todo incentivo debe estar clara y directamente relacionado con el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación y debe reflejarse en un aumento directo de las cargas y costes de los explotadores y usuarios de buques no aptos para la navegación en comparación con los que demuestran un comportamiento responsable.
- Los beneficios económicos de cualquier incentivo deben ser accesibles únicamente a los buques de calidad y poner en desventaja a los explotadores de buques no aptos para la navegación. Dicha calidad debe venir expresada de manera objetiva y transparente en términos cuantitativos y los datos deben estar a disposición de todas las partes interesadas.
- Lo ideal sería que los incentivos tuvieran alcance mundial, o al menos regional, ciertamente en lo que atañe a aspectos como la reducción de las primas de seguros. Otros aspectos, como la variabilidad de los derechos portuarios en función del desempeño en materia de seguridad y medio ambiente, pueden comenzar a nivel local y ampliarse posteriormente a nivel regional o mundial si se considera que han tenido efectos satisfactorios.
- Otros incentivos pueden llevar consigo beneficios prácticos para los buques que demuestren regularidad en el cumplimiento de las normas internacionales, por ejemplo, la reducción del número y tal vez de la intensidad de las inspecciones de los buques que tienen un buen expediente de control por parte de los Estados del puerto. Todos esos incentivos pueden alentar a los navieros y a los Estados del pabellón a seguir mejorando la calidad.
- Algunos incentivos pueden llevar consigo beneficios que no se expresan fácilmente en términos cuantitativos (como el orgullo de haber obtenido la certificación o el hecho de gozar de buena imagen entre los aseguradores), pero que no por ello carecen de valor.

185. En el documento también se hace referencia a la imposición de medidas para desalentar el transporte en buques no aptos para la navegación, y se señala que esas medidas serían, para los propietarios de dichos buques, el equivalente de un incentivo para los que son responsables. Por ejemplo, si los navieros obligados a eliminar graves defectos tras las inspecciones portuarias reglamentarias también tuvieran que pagar tarifas por una inspección posterior o primas de seguros más altas, el efecto sería el mismo que el de dar un incentivo directo a un naviero responsable. En este caso, la respuesta del naviero afectado podría ser tratar de evitar la penalización o el

recargo adoptando medidas apropiadas para garantizar la conformidad con las normas en materia de seguridad y medio ambiente.

186. Sobre la base de esas conclusiones, en el documento se describe a grandes rasgos un posible plan de incentivos y medidas disuasorias.

b) Informe sobre la propiedad y el control de los buques⁶⁸

187. En el marco del programa de trabajo del Comité de Transporte Marítimo sobre la seguridad marítima, en el informe se examinan los medios que permiten ocultar la identidad del propietario efectivo (o pleno) o de quien ejerce el control de los buques y que, por una razón u otra, desean permanecer en el anonimato. Para ello, no se limita a estudiar los procedimientos específicos de matriculación de buques vigentes en los Estados del pabellón, sino que examina también los instrumentos societarios más generales que constituyen los principales medios de ocultar efectivamente la identidad de los propietarios efectivos.

188. He aquí las principales conclusiones del informe:

- Es muy fácil y comparativamente poco costoso crear una compleja red de entidades jurídicas para ocultar muy eficazmente la identidad de los propietarios efectivos que no desean que ésta se conozca.
- Si bien ciertos registros de buques facilitan y promueven activamente el anonimato de los propietarios que no desean que se conozca su identidad, los principales mecanismos no son los propios registros, sino los mecanismos societarios de que disponen los propietarios para ocultar su identidad.
- Dichos mecanismos societarios se pueden aplicar libremente en un buen número de jurisdicciones, son perfectamente legítimos y permiten crear sociedades comerciales internacionales debidamente registradas que pueden realizar transacciones casi en cualquier parte del mundo (aunque por lo general no en el país en el que han sido constituidas).
- En el caso de los procedimientos de matriculación de buques, la principal característica que facilita el anonimato de los particulares es la capacidad de las sociedades (muy lógica desde el punto de vista comercial) de registrarse como propietarias de buques.
- Entre los mecanismos más comúnmente utilizados y eficaces para garantizar el anonimato de los propietarios efectivos, cabe citar las acciones al portador, los accionistas mandatarios, los administradores mandatarios, el recurso a intermediarios para que actúen en nombre de los propietarios y la ausencia de requisitos efectivos en materia de información en determinadas jurisdicciones.
- Los mecanismos institucionales más comúnmente utilizados son las sociedades limitadas de capital privado y las sociedades comerciales internacionales. También se pueden utilizar otros mecanismos como las sociedades de gestión, las fundaciones y las sociedades personales.
- Las jurisdicciones de libre matrícula, que por definición no imponen ningún criterio de nacionalidad, son las que ofrecen mayores facilidades para matricular buques en base a complejos mecanismos jurídicos y societarios. En la mayoría de los casos, esos mecanismos abarcan diversas jurisdicciones internacionales y son mucho más difíciles de desenmarañar.

- Si bien los registros de libre matrícula constituyen (por elección) los objetivos más evidentes para los propietarios efectivos deseosos de evitar que se conozca su identidad, los registros tradicionales, incluidos los de los países de la OCDE, pueden ser también susceptibles de ser utilizados por propietarios efectivos anónimos. La complejidad y el riesgo adicionales que entraña la inscripción de buques en los registros tradicionales se verían compensados por el hecho de que los buques inscritos en dichos registros atraen menos la atención y gozan de mayor legitimidad.
- Ciertos mecanismos institucionales, como los territorios dependientes de antiguas administraciones coloniales (el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Francia y los Países Bajos, por ejemplo), así como los acuerdos internos de libre comercio (la Unión Europea, por ejemplo) también pueden ofrecer a los propietarios efectivos que tratan de permanecer en el anonimato oportunidades, aunque complejas y tal vez arriesgadas, de lograr sus objetivos.

c) Economías derivadas del incumplimiento de las normas ambientales internacionales en el sector marítimo⁶⁹

189. En el informe se examina la ventaja comercial injusta de que gozan los propietarios de buques no aptos para la navegación que incumplen las normas ambientales internacionales aplicables a sus buques. El informe se basa en la labor previa del Comité de Transporte Marítimo sobre las economías que podrían obtener los armadores y explotadores sin escrúpulos al utilizar buques no aptos para la navegación.

190. Del análisis contenido en el informe se desprenden seis puntos principales:

- Los gastos de “primer orden” que entraña el cumplimiento de las normas por parte de buques “normales” no son tan altos. Entre ellos están los gastos de adquisición, mantenimiento y reparación del equipo ambiental, así como los gastos de eliminación de desechos residuales que no pasan por los sistemas instalados a bordo, que pueden oscilar entre 3,5% y el 6,5% de los gastos de funcionamiento del buque, siempre que dichos gastos sean los normales. Sin embargo, cuando los márgenes son estrechos (es decir, cuando los ingresos están por debajo de los gastos de financiación y funcionamiento del buque), algunos propietarios y explotadores podrían verse tentados a evitar esos gastos, especialmente si se tiene en cuenta que el incumplimiento de las normas ambientales no pone directamente en peligro el buque, la tripulación ni la carga.
- Por evitar los gastos de primer orden descritos anteriormente, en muchos casos el equipo se avería, lo cual significa que no se pueden tratar los desechos a bordo. Esos desechos se acumulan y, de conformidad con las normas internacionales, deben ser descargados en el puerto. Aunque los gastos que entraña esa descarga varían, sigue siendo una opción costosa que muchos explotadores de buques no aptos tal vez preferirían evitar. Sus ahorros son directamente proporcionales a los desechos que producen (y que vierten ilícitamente por la borda).
- Por lo general, a medida que los buques envejecen aumentan los gastos que entraña mantener su conformidad con las normas en materia de medio ambiente. Esos gastos se disparan en un mercado no remunerativo.
- Las sanciones por incumplimiento son eficaces si existe un alto riesgo de detención y enjuiciamiento de los infractores y si la cuantía de la multa es la su-

ficientemente elevada para que el cumplimiento de la normativa ambiental sea una solución más económica. En el primer caso, las sanciones se basan en una eficaz vigilancia de los océanos, las inspecciones por parte de los Estados del puerto y los procesos judiciales, mientras que en el segundo caso, las sanciones dependen de la cuantía efectiva de las multas impuestas. Para tener efectos disuasorios, la multa debería ser por lo menos equivalente a los costos evitados por incumplimiento. A pesar de que la cuantía de las multas ha aumentado recientemente, aún no está claro que el promedio de las multas impuestas a los buques mercantes por infracciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) se adecue a esa definición.

- Es muy probable que la aparición de varios instrumentos internacionales muy necesarios repercute en los costos del transporte marítimo relacionados con el medio ambiente. En el documento mencionado se prevé que esos nuevos costos superarán los costos actuales de cumplimiento de las normas ambientales para buques normales en una proporción que oscila entre 1,5 y 3 órdenes de magnitud, lo cual pone de manifiesto la necesidad de estar muy alerta ante las prácticas de transporte en buques no aptos para la navegación puesto que el explotador que no cumple las normas podrá obtener en el futuro una ventaja comercial aun mayor en comparación con el propietario responsable.
- La borra del petróleo combustible pesado es la principal fuente de descargas ilícitas de petróleo de los buques. Mientras los motores de los buques sigan funcionando con estos productos finales, extraordinariamente sucios, de ciclo de refinación en los buques se acumularán borras que, de conformidad con las normas internacionales, sólo se pueden eliminar en instalaciones receptoras situadas en los puertos o quemar en incineradores aprobados. Conseguir que el sector marítimo deje de utilizar esos combustibles en favor de fuentes de energía más limpias, al igual que ha ocurrido en el transporte terrestre, contribuiría muy considerablemente a reducir la producción de borras, las descargas de petróleo y, en último término, la ventaja competitiva que obtienen los buques por incumplimiento de las normas.

d) Disponibilidad y formación del personal marítimo⁷⁰

191. Dado que una de las causas principales de los accidentes en el mar (inclusive aquellos que dan lugar a contaminación) es el error humano, la adecuada formación de las tripulaciones de los buques es un elemento esencial para garantizar la seguridad del transporte marítimo. En el informe se examinan los efectos de los futuros avances en materia de diseño, construcción y tecnología navales, así como en materia de gestión y prácticas operacionales relativas a la demanda de tripulaciones de buques, tanto en lo que se refiere a efectivos como a niveles de capacitación. En el estudio se examinan también los efectos que una escasez de personal marítimo en los países de la OCDE tendría sobre el funcionamiento de las flotas nacionales y el desempeño de funciones conexas en tierra.

192. El estudio pone de manifiesto que:

- La mayor parte de las empresas del sector considera que la formación del personal marítimo no se adapta a las necesidades actuales, y mucho menos a las necesidades futuras.

- Hoy sigue existiendo una gran demanda de personal marítimo con la mínima preparación práctica. En general, dicha preparación es inexistente y no forma parte de la formación que ofrecen las instituciones académicas; de hecho, se insiste en exceso en los conocimientos teóricos.
- Se observa una falta de cooperación y comunicación entre los centros de formación y las empresas de transporte marítimo en general a la hora de determinar las nuevas tecnologías, los problemas comerciales, etc.
- La formación que se imparte en materia de nuevos equipos y tecnología es insuficiente. Ante la complejidad cada vez mayor de los buques de hoy en día, el personal marítimo sólo dispone de conocimientos técnicos limitados.
- A juicio de los propietarios y los explotadores de buques y de los empleadores en tierra, se acusa actualmente una falta de competencias en materia de gestión y tecnología de la información entre los oficiales de marina en servicio y los antiguos oficiales.

2001

e) **Informe sobre cuestiones relativas a la reglamentación del transporte marítimo internacional**

193. En este informe se aborda de manera amplia la reglamentación aplicable al transporte marítimo de líneas regulares y a granel, entre ellas la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y, en menor medida, el Convenio MARPOL. En el informe se examina el entramado de normas y disposiciones aplicables a esos dos aspectos del sector del transporte marítimo, con especial hincapié en las normas que repercuten en los resultados comerciales. Además de examinar los reglamentos administrativos a fin de determinar si se cumplen de manera eficaz y eficiente los objetivos en ellos previstos, en el informe se examinan también todos aquellos aspectos de la normativa económica que limitan el acceso al mercado y la salida del mercado, la tarificación, las prácticas comerciales normales y las diferentes modalidades de organización de las empresas.

194. Un buen número de medidas aplicables a los servicios de transporte marítimo no forman parte del marco normativo, sino de las prácticas comerciales de los explotadores del mercado. Las normas en sentido estricto y las prácticas comerciales (no siempre fáciles de distinguir) existen desde hace mucho tiempo en el sector de transporte marítimo de líneas regulares y a granel y han influido considerablemente en su desarrollo.

195. En el informe se reconoce que a pesar del gran número de normas y prácticas, los sectores del transporte marítimo de líneas regulares y a granel no parecen estar tan regulados como otros sectores de servicios, en particular otros sectores del transporte. Sin embargo, es posible mejorar los marcos normativos para aumentar la eficiencia económica en aras del interés público general, y en el informe se señalan algunas esferas en las que sería aconsejable la introducción de reformas.

f) **Informe sobre el desguace de buques⁷¹**

196. En este informe se examina la correlación existente entre las pérdidas de buques y su edad, las prácticas actuales de desguace y el reciclaje de buques y las consecuencias del reciclaje acelerado de buques antiguos.

197. En el informe se establece que existe una clara correlación entre la edad de los buques y las pérdidas en el mar y que una reducción del número de dichos buques se traduciría en buques más seguros y mares más limpios. Sin embargo, un programa de reciclaje acelerado en determinadas categorías de buques podría tener graves consecuencias para el comercio y la construcción naval.

198. En el informe también se señala que el desguace de buques se concentra en su mayor parte en los países en desarrollo y que sus trabajadores gozan de escasos derechos básicos además de tratarse de un sector deficiente en materia de seguridad y causante de contaminación.

g) Costos para los usuarios del transporte marítimo en buques no aptos para la navegación⁷²

199. Este estudio tiene por objeto determinar y medir los costos directos en que incurren los usuarios de buques no aptos para la navegación. En particular, en el informe se pregunta si existen costos sufragados directamente por los usuarios de buques no aptos para la navegación o si dichos costos se pueden trasladar de alguna manera al resto del sector y a otros sectores, de modo que los responsables directos del uso de dichos buques rara vez afrontan pérdidas reales a consecuencia de sus actos.

200. En el informe se señala que no parece que la mayoría de las partes directamente involucradas en el uso de buques no aptos para la navegación tengan que sufragar ellos mismos costos apreciables. Las empresas aseguradoras cubren la mayor parte de las pérdidas que se pudieran ocasionar. Aunque los casos de negligencia o imprudencia deliberadas pueden invalidar la cobertura de los seguros, no es fácil demostrar en la práctica dichos casos.

201. Otras conclusiones importantes del informe son las siguientes:

- La responsabilidad de retirar del servicio los buques defectuosos corresponde en su mayor parte a los propietarios de los buques, los Estados del pabellón y las sociedades de clasificación, lo cual exime a otras partes del sector de toda responsabilidad efectiva que pudiera alentarles a promover un transporte marítimo de calidad en detrimento de un tonelaje que no se ajusta a lo dispuesto en la legislación vigente.
- Concretamente, los propietarios de los buques tanque están protegidos contra las consecuencias de grandes derrames de petróleo por los niveles fijados en el Convenio de Responsabilidad Civil.
- Los fletadores y los propietarios de las cargas tienen un fuerte incentivo para seguir utilizando buques de mala calidad que abaratan el transporte de las mercancías.
- El hecho de que algunas sociedades de clasificación no hagan cumplir la reglamentación vigente ha agravado el problema del transporte en buques no aptos para la navegación, cuyos propietarios, gracias a los certificados expedidos por dichas sociedades, han podido obtener financiación y cobertura de seguros para sus buques.

- Mientras los bancos actúen simplemente como prestamistas pasivos, no se les considera responsables de accidentes provocados por los buques que financian.
- Las mutualidades de responsabilidad civil y los aseguradores marítimos sufragán buena parte de los costos de los accidentes provocados por buques de mala calidad. El debilitamiento de los mercados de seguros ha contribuido a que el sector de los seguros sea menos riguroso a la hora de seleccionar a sus clientes.
- Existe una falta de transparencia y es relativamente difícil obtener información.

202. A la luz de las determinaciones anteriores, en el informe también se llega a la conclusión de que la autorregulación del sector probablemente no producirá buenos resultados, debido a la falta de una estructura de incentivos apropiada.

1998

h) Documento de debate sobre posibles medidas para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación con la participación de agentes del mercado marítimo que no sean los propietarios de los buques⁷³

203. En este documento se analizan en primer lugar algunas cuestiones conexas a tener en cuenta a la hora de contemplar la necesidad de combatir las prácticas de transporte marítimo en buques no aptos para la navegación con la participación de agentes del sector que no sean los propietarios de los buques. Brevemente, en el documento se examinan los siguientes aspectos:

a) Si es probable que una mayor regulación contribuya a que los explotadores irresponsables mejoren sus niveles de cumplimiento;

b) Reconociendo que existe una diferencia de opinión entre los gobiernos de los países de la OCDE y algunos agentes del sector en relación con los riesgos comerciales de la navegación de buques no aptos, cómo motivar a determinados agentes del sector para que reconozcan que la transparencia de la información no puede sustituir nunca a una postura favorable al tonelaje de calidad;

c) El reconocimiento de que no se puede hacer frente al transporte marítimo en buques no aptos para la navegación simplemente mediante un examen general de la responsabilidad jurídica.

204. El resto del documento se refiere a las posibles funciones que pueden desempeñar los agentes que no sean los propietarios de los buques en la lucha contra el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación, con especial atención a las instituciones financieras, las entidades aseguradoras, las sociedades de clasificación y los usuarios de los servicios de transporte marítimo. También se ofrecen algunas sugerencias sobre iniciativas para seguir examinando de qué manera esos agentes podrían contribuir aún más a reafirmar la importancia del transporte marítimo de calidad y relegar así a los buques no aptos a una posición marginal en el conjunto del sector.

1996

i) Informe sobre las ventajas competitivas que obtienen ciertos navieros a raíz de la inobservancia de las reglas y normas internacionales aplicables⁷⁴

205. En el informe se evalúan las ventajas competitivas en materia de costos que pueden obtener los navieros que no respetan las reglas y normas marítimas fundamentales relativas a la seguridad a bordo de los buques y la protección del medio ambiente. También se examinan los respectivos papeles de las autoridades del Estado del pabellón y el Estado del puerto, las sociedades de clasificación, las entidades fletadoras y de seguros marítimos y los sindicatos marítimos a la hora de garantizar y supervisar el cumplimiento de las reglas y normas internacionales, y se determinan y analizan algunas de las posibles soluciones al persistente problema de la inobservancia de dichas reglas y normas por parte de los navieros.

206. Las principales conclusiones del informe son las siguientes:

- Los armadores disponen de una gran libertad para determinar los criterios de explotación de sus buques. Las crecientes presiones financieras impuestas a los navieros en los últimos años, debido a la inflación de los costos y a la excedencia de tonelaje que existe en muchos sectores, han obligado a un número cada vez mayor de navieros a buscar su supervivencia en iniciativas economizadoras y reducciones de los costos de mantenimiento en relación con la seguridad, con el riesgo correspondiente de infringir las reglas y normas internacionales.
- Esta libertad para determinar los criterios de explotación existe porque, a pesar de que en los últimos años han aumentado la frecuencia y el rigor de las inspecciones de buques, los navieros disponen de un margen considerable para evadir deliberadamente el cumplimiento de las reglas y normas internacionales en materia de seguridad y prevención de la contaminación en el sector del transporte marítimo.
- A fin de obtener determinados beneficios financieros algunos armadores deciden deliberadamente no aplicar las diversas medidas previstas en las reglas y normas marítimas internacionales en materia de seguridad y contaminación, y para ello dejan de realizar determinadas labores para el buen mantenimiento de los buques y el equipo y aplazan lo más posible las tareas de mantenimiento necesarias.
- A medida que aumenta la presión sobre los navieros para reducir los gastos de reparación y mantenimiento, también aumenta la responsabilidad de los Estados del pabellón y de las sociedades de clasificación que actúan en su nombre de detectar casos de explotación de buque no aptos para la navegación que representan un grave peligro para la seguridad y el medio ambiente. Sin embargo, en muchos casos las administraciones de los Estados del pabellón no están en condiciones de asumir sus responsabilidades a la hora de aplicar las reglas y normas internacionales directa o indirectamente, por intermedio de las sociedades de clasificación. Hasta ahora no se ha intentado normalizar la forma en que los Estados del pabellón deben llevar a cabo sus inspecciones, si bien el examen de diferentes registros de buques revela semejanzas en los métodos de inspección.
- Los resultados de las inspecciones de buques realizadas por diversos órganos primarios (los Estados del pabellón y las sociedades de clasificación que actúan en su nombre) y secundarios (Estados del puerto, fletadores, aseguradores y sindicatos marítimos) demuestran, no obstante, que todavía queda mucho

por hacer para mejorar la condición técnica de los buques y las prácticas de explotación.

- Dado el marco jurídico actual, las sanciones impuestas a los buques no aptos para la navegación, si existen, son relativamente leves en comparación con las ventajas que reporta la inobservancia de las reglas y normas internacionales.
- Para lograr soluciones duraderas en la lucha contra la inobservancia de las reglas y normas internacionales convenidas, es necesaria la cooperación coordinada de todos los participantes en las operaciones de transporte marítimo internacional. El sector juega un importante papel de vigilancia en coordinación con los Estados del pabellón y las sociedades de clasificación que actúan en su nombre. La eficacia depende de la buena cooperación entre los diversos participantes en el transporte marítimo y de la armonización de las modalidades de inspección, sin olvidar la importancia de un buen seguimiento de las medidas correctivas que se adopten.
- No obstante, no es posible mejorar los criterios de explotación de los buques únicamente mediante una mayor diligencia en la labor de vigilancia: los navieros y los explotadores deben aportar mayores recursos para prevenir problemas, especialmente mediante la aplicación efectiva del código internacional de gestión de la seguridad (código IGS). A pesar de los efectos beneficiosos generales que se esperan de su aplicación, el código IGS no servirá para eliminar totalmente las prácticas de transporte marítimo en buques no aptos para la navegación, puesto que no aborda el problema principal del sector, que es la falta de personal marítimo con la preparación, experiencia y motivación suficientes.
- En un futuro próximo, el sector del transporte marítimo se caracterizará por un mercado a dos niveles en lo que respecta a los criterios de explotación de los buques. El nivel superior agrupa a los navieros que adoptan una actitud responsable y explotan sus buques en condiciones de seguridad, con fácil acceso a la mayor parte de los fletadores y las rutas comerciales. En cambio, el nivel inferior está integrado por los navieros y los explotadores que siguen evadiendo o haciendo caso omiso de las normas y reglamentaciones convenidas y que en el futuro se verán sometidos a inspecciones a bordo y en tierra cada vez más frecuentes, y verán limitado su acceso a determinadas rutas y fletadores.

1993

j) Examen de las ventajas competitivas que pueden obtener los buques inscritos en segundos registros disponibles en determinados países miembros de la OCDE

207. En este documento se examinan las diversas motivaciones de los navieros de los países de la OCDE para transferir sus buques a los registros de otros países y se evalúan algunas de las ventajas competitivas que obtienen a raíz de esa decisión. El informe constata que no se dispone de datos que permitan determinar definitivamente si los armadores que inscriben sus buques en registros de libre matrícula obtienen alguna ventaja competitiva. Este fue el punto de partida de los dos informes citados anteriormente relativos a las ventajas competitivas que los armadores de buques no aptos para la navegación obtienen de la inobservancia de las normas en materia de seguridad y medio ambiente. En el informe también se ofrece un análisis del proceso de transferencia del pabellón y de las razones que llevan a los navieros a adoptar esa decisión.

2. Plan de acción para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación (1998)

El Plan de acción, en el que se prevé una serie de iniciativas por parte del sector, se basa en los resultados de una mesa redonda celebrada en París el 30 de septiembre de 1998, a la cual asistieron altos representantes de los principales grupos del sector del transporte marítimo y funcionarios de los gobiernos. En la mesa redonda, los representantes del sector apoyaron firmemente la participación directa del sector e hicieron suyo el concepto de una mayor autorregulación, a fin de evitar la necesidad de dictar nuevas normas nacionales e internacionales para hacer frente a este espinoso problema.

Por su parte, los gobiernos de los países de la OCDE (y de países no miembros de la OCDE, merced al programa de extensión del Comité de Transporte Marítimo) serán invitados a publicar los resultados de las inspecciones de control de los Estados del puerto y, cuando estén disponibles, las autoevaluaciones del desempeño de los Estados del pabellón por conducto de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Plan de acción cuenta con el firme apoyo de la OMI, que ha recibido con satisfacción esta iniciativa de la OCDE que pone oportunamente el acento en el principio de la cultura de seguridad y subraya de nuevo la importancia de aplicar eficazmente las normas internacionales vigentes en materia de seguridad.

Objetivo

El objetivo del Plan de acción es alentar la adopción por el sector de diversas iniciativas para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación, reconociendo al mismo tiempo el protagonismo de la Organización Marítima Internacional en lo que concierne al conjunto de cuestiones técnicas relacionadas con la seguridad y la protección del medio ambiente marítimo. La aplicación de dichas iniciativas no debería entrañar la adopción de nuevas normas nacionales o internacionales.

Las iniciativas

Función de las mutualidades de responsabilidad civil

- Invitar a las administraciones nacionales a examinar más a fondo la cuestión de si la pertenencia a una mutualidad de responsabilidad civil podría ser aceptada como prueba de suscripción de un seguro de responsabilidad civil.
- Apoyar y alentar la decisión adoptada por dichas mutualidades de no aceptar ningún buque sin el correspondiente certificado de conformidad con el código internacional de gestión de la seguridad, así como la propuesta, que será examinada en el futuro, de subordinar la renovación del seguro del buque a la presentación de dicho certificado de conformidad. Está previsto que esas iniciativas sean aplicadas uniformemente por todas las mutualidades que integran los grupos internacionales.

Procedimientos de inspección de los transportistas

- Examinar con los responsables de los procedimientos de inspección de los transportistas actualmente en vigor la posibilidad de una mayor integración y un mayor desarrollo de esos procedimientos.
- Alentar el diálogo entre los responsables de dichos procedimientos de inspección, otras organizaciones que elaboran información análoga, como la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (AISC) y las administraciones nacionales a fin de mejorar y facilitar el intercambio de información.
- Reconociendo que a causa de la fragmentación general del sector no existe un órgano internacional único de representación de los transportistas de carga seca a granel, invitar a aquellos que cuentan con mecanismos de verificación internos y a posibles nuevos participantes a que consideren la posibilidad de integrar esos mecanismos a fin de garantizar una cobertura más amplia y eficaz del sector.

Actividades relativas a los consignatarios de buques

- Examinar con los consignatarios de buques cómo potenciar su papel para evitar el flete de buques no aptos para la navegación, incluida la posible introducción de un código de prácticas óptimas para todos los consignatarios de buques.
- Estudiar los medios de mejorar la difusión de información pertinente, actualizada y de fácil acceso, en particular los resultados de las inspecciones de control realizadas por los Estados del puerto a fin de ayudar a los consignatarios de buques a combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación.

Actividades de las entidades financieras

- Examinar con esas entidades la cuestión particular del ejercicio de su legítimo derecho a obtener información pertinente sobre los buques que financian, especialmente de las sociedades de clasificación, los aseguradores y las autoridades competentes del Estado del puerto.

Transparencia de la información

- Ante la importancia primordial de la transparencia de la información, que interesa a todos los participantes del sector, el Comité de Transporte Marítimo examinará en 1999 cómo facilitar a todas las partes el acceso a información pertinente y actualizada en formatos compatibles, concretamente:
 - Teniendo debidamente en cuenta el hecho de que determinadas informaciones tienen carácter confidencial y, por tanto, tal vez sea necesario adoptar determinadas precauciones para facilitar acceso a las mismas; y
 - Creando, mientras tanto, una página en el sitio en la Web del Comité de Transporte Marítimo dedicada al transporte marítimo en buques no aptos para la navegación, en la que se ofrecerán enlaces con los órganos que proporcionan información pertinente y de libre acceso al respecto (como la AISC y las autoridades competentes del Estado del puerto).

- Analizar con los gobiernos y los representantes del sector la cuestión de la responsabilidad jurídica que se puede derivar de la difusión y utilización razonable de información relativa a los buques no aptos para la navegación.
- Examinar con los países miembros de la OCDE (así como con países no miembros en el marco del programa de extensión del Comité de Transporte Marítimo) la pronta publicación de los resultados de las inspecciones de control de los Estados del puerto y las autoevaluaciones del desempeño de los Estados del pabellón, estas últimas por conducto de la Organización Marítima Internacional.

Coordinación de políticas entre los organismos públicos

- Aunque esta cuestión específica no se llegó a plantear en la mesa redonda ante el riesgo de que los imperativos de las políticas en materia de competencia fueran incompatibles con las actividades que podrían potenciar la seguridad marítima (por lo menos en el caso de los aseguradores marítimos y las mutualidades de responsabilidad civil), el Comité de Transporte Marítimo estudiará con los gobiernos de los países miembros de la OCDE posibles medios de evitar que la adopción de otras políticas sea incompatible con las medidas encaminadas a mejorar la seguridad y obstaculice involuntariamente su aplicación.

3. Declaración de políticas del Comité de Transporte Marítimo de la OCDE sobre el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación (2002)

Preámbulo

El Comité de Transporte Marítimo considera que los buques no aptos para la navegación⁷⁵ presentan un riesgo superior al normal de provocar accidentes graves, muy costosos para la colectividad, especialmente en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas y de daños al medio ambiente. Se trata de una situación que no debería ser tolerada ni por los gobiernos, ni por los navieros, ni por los transportistas ni por el sector del transporte marítimo en general.

El Comité de Transporte Marítimo reconoce que la Organización Marítima Internacional (OMI) es el principal organismos competente en la reglamentación del transporte marítimo relacionado con el comercio internacional en materia de seguridad, eficiencia de la navegación y prevención y control de la contaminación marina debida a los buques, pero considera que los gobiernos, las organizaciones internacionales y los otros agentes del sector del transporte marítimo pueden contribuir en gran medida a reducir al mínimo la incidencia del transporte en buques no aptos para la navegación. Se trata de una responsabilidad colectiva que requiere un esfuerzo por parte de todos.

El Comité de Transporte Marítimo exhorta a todos los Estados del pabellón y del puerto, los navieros, los explotadores de los buques, las empresas de transporte marítimo, los transportistas y otras partes relacionadas con el sector marítimo a adoptar un planteamiento eficaz y responsable ante el fenómeno del transporte en buques no aptos para la navegación, de manera que sea muy difícil o totalmente imposible que los explotadores sin escrúpulos ofrezcan buques no aptos y que los fletadores y transportistas ingenuos o sin escrúpulos los acepten.

A fin de alcanzar ese objetivo, el Comité de Transporte Marítimo y sus Estados miembros han aprobado la presente declaración de políticas para manifestar la importancia que reviste la campaña encaminada a eliminar el transporte en buques no

aptos para la navegación y poner de relieve las medidas que adoptarán al respecto el Comité y sus Estados miembros.

El Comité de Transporte Marítimo invita también a todos los Estados que no son miembros de la OCDE y comparten las mismas preocupaciones a sumarse a la presente declaración a fin de mostrar claramente a los explotadores y a los usuarios de buques no aptos para la navegación el rechazo unánime de la opinión internacional.

Con esa determinación, el Comité de Transporte Marítimo y sus Estados miembros aprueban las medidas que se indican a continuación y que definen su postura ante el fenómeno del transporte en buques no aptos para la navegación.

Estados del pabellón

- Los Estados del pabellón son los primeros responsables de identificar los buques no aptos para la navegación y de actuar en consecuencia, y deben adoptar medidas eficaces para que dichos buques no puedan navegar mientras sigan incumpliendo lo dispuesto en los convenios marítimos internacionales. Los Estados del pabellón no deberían inscribir en sus registros nuevos buques sin antes comprobar que satisfacen todos los requisitos internacionales.
- El Comité observa que si se aplicaran efectivamente los muchos convenios marítimos internacionales existentes, se atajaría el problema del transporte en buques no aptos para la navegación. Sin embargo, el Comité también constata con gran preocupación que existen pruebas claras de que dichos convenios a menudo se aplican de manera ineficaz o incoherente, por lo cual exhorta a todos los Estados del pabellón a velar por la aplicación efectiva de dichos convenios en sus jurisdicciones.
- Los miembros del Comité de Transporte Marítimo apoyan los esfuerzos desplegados por la OMI para reforzar la aplicación de las reglas y normas internacionales, en particular las medidas que ha adoptado para evaluar el desempeño de los Estados del pabellón.
- Los miembros del Comité de Transporte Marítimo también apoyan las propuestas en las que se contempla la ampliación de la carta de la OMI a fin de que pueda examinar activamente el desempeño de los Estados del pabellón y disponga de los medios para hacer cumplir las normas preceptivas.

Estados del puerto

- Los Estados del puerto pueden ser eficaces a la hora de identificar buques no aptos para la navegación. Se les alienta a comunicarse con los Estados del pabellón interesados y a intercambiar libremente entre ellos toda la información disponible. Los Estados del puerto también deberían velar por la aplicación rigurosa y uniforme en sus jurisdicciones de las reglas y normas vigentes convenidas a nivel internacional. Por su parte, los miembros del Comité de Transporte Marítimo trabajarán activamente por medio de otros foros, como los diversos acuerdos regionales y memorandos de entendimiento sobre supervisión por el Estado del puerto para alentar la difusión de una cultura de seguridad y la toma de conciencia en materia de protección del medio ambiente en el mayor número posible de jurisdicciones.

- Sin ejercer un trato discriminatorio de derecho o de hecho contra buques de ningún Estado, los Estados del puerto deberían aplicar sanciones (incluida la detención de buques) y multas de cuantía suficiente para disuadir a los explotadores y los usuarios del transporte en buques no aptos para la navegación.

Sociedades de clasificación

- Las sociedades de clasificación juegan un papel sumamente importante en el proceso y deben realizar sus tareas con eficacia y con gran diligencia. Dichas sociedades deben procurar que se respeten sus propios criterios, especialmente las sociedades agrupadas en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, que podrían definir los parámetros para poder medir el desempeño de otras sociedades de clasificación. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo alientan a todas las sociedades de clasificación a adoptar una política coherente y uniforme en materia de inspección de buques.
- Si las estadísticas de accidentes marítimos y de detención de buques indican que algunas sociedades de clasificación son incapaces de mantener criterios suficientemente altos, los miembros del Comité de Transporte Marítimo considerarán la posibilidad de elaborar, mantener y difundir una lista de las sociedades que no apliquen criterios adecuados.
- Los países miembros del Comité de Transporte Marítimo también considerarán la posibilidad de promover un sistema internacional de concesión de licencias, tal vez gestionado por la OMI, a fin de asegurar que las sociedades de clasificación cumplen unos niveles de desempeño aceptables.

Seguros marítimos

- El sector de los seguros proporciona un mecanismo de seguridad financiera indispensable para las empresas comerciales. Al mismo tiempo (y probablemente como consecuencia involuntaria) proporciona también una cobertura muy eficaz a los buques no aptos para la navegación al permitir que sus riesgos se repartan entre muchos agentes de la cadena de transporte y, en último término, entre los consumidores. Por tanto, el sector de los seguros debería identificar y combatir a los proveedores y usuarios de buques no aptos para la navegación, considerando además la posibilidad de negarse a asegurarlos a menos que se subsanen las deficiencias que hacen que dichos buques sean peligrosos.
- Para apoyar esa medida, los miembros del Comité de Transporte Marítimo, con la asistencia del sector de seguros, llevarán a cabo un estudio del sistema internacional de seguros marítimos para determinar si es posible, sin perjuicio de los intereses de las posibles víctimas, eliminar la suscripción de seguros al transporte en buques no aptos para la navegación, preservando al mismo tiempo la necesaria cobertura de riesgos para el resto del sector.
- Asimismo, los miembros del Comité de Transporte Marítimo promoverán activamente la introducción por la OMI de un seguro obligatorio para todos los buques, con disposiciones para impedir que los aseguradores paguen las multas impuestas a los navieros que hayan sido procesados y encontrados culpables de infracciones en materia de seguridad y contaminación del medio ambiente.

Tripulaciones no aptas

- Si bien el Comité de Transporte Marítimo reconoce que sin duda son posibles las tripulaciones de bajo costo y eficientes, no se deberían tolerar las tripulaciones no aptas ni las condiciones de trabajo a que están sujetas dichas tripulaciones. Por tanto, el Comité de Transporte Marítimo apoya firmemente las esforzadas gestiones de la OMI para mejorar la capacitación y la preparación del personal marítimo, así como la finalidad y los principios en que se basan los convenios marítimos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y celebra la decisión adoptada recientemente por la OIT de revisar los instrumentos marítimos para mejorar su pertinencia y alentar una más amplia ratificación de los mismos.

Incentivos y recompensas

- Los incentivos y recompensas pueden ser medios eficaces para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación. El Comité de Transporte Marítimo observa que existen ya algunas iniciativas al respecto y que se están proyectando otras. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo apoyan firmemente la rápida adopción y la ampliación de iniciativas destinadas a recompensar a los navieros responsables y a otros agentes del sector mediante incentivos y otros mecanismos de recompensa encaminados a mantener altos niveles de conformidad y ayudar a los órganos de regulación a combatir el transporte en buques no aptos para la navegación. Esos dispositivos podrían consistir, por ejemplo, en una reducción de las tarifas de clasificación y de las primas de seguros, una reducción de la frecuencia y la duración de las inspecciones de los Estados del puerto, y en la medida de lo posible, la reducción de los derechos portuarios.
- Los miembros del Comité de Transporte Marítimo colaborarán con el sector para definir el concepto de incentivos a los navieros y otros agentes del sector que demuestran un comportamiento responsable, a fin de estimularlos a lograr niveles apropiados y estar en mejores condiciones para combatir la competencia desleal de los explotadores y usuarios de buques no aptos para la navegación.

Información y publicidad

- La publicidad, buena y mala, puede ser un instrumento importante para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo reconocen los muchos esfuerzos que ya se están realizando en este sentido, como la elaboración y difusión periódica en la Internet y en diversas publicaciones de listas blancas, listas negras y listas de detención. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo decidirán si es oportuno consolidar aún más ese tipo de información y hacerla pública en su sitio en la Web dedicado al transporte marítimo en buques no aptos para la navegación. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo cooperarán positivamente para utilizar el sistema de información Equasis y ampliar su contenido.
- El sector debería tratar de evitar la proliferación de normas innecesarias o excesivas; en cambio debería hacer todo lo posible por estimular el efectivo cumplimiento de las normas existentes, por ejemplo, facilitando el intercambio

de información y la identificación de los buques no aptos para la navegación y de sus explotadores y usuarios.

- Asimismo, el Comité de Transporte Marítimo insta a todos sus miembros a que procuren que sus administraciones marítimas difundan pública y frecuentemente información relativa al transporte marítimo en buques no aptos para la navegación por medio del sistema Equasis, entre otros.
- El Comité no ignora que se pueden plantear problemas de orden jurídico a la hora de determinar y hacer pública la identidad de personas implicadas en la explotación o utilización de buques no aptos para la navegación, o en otras actividades al respecto, pero esto no debería impedir que se utilizara cada vez más un medio disuasivo tan eficaz. Los miembros del Comité de Transporte Marítimo, conjuntamente con las demás partes interesadas, abordarán los problemas que puedan surgir a raíz de la difusión y utilización razonable de dicha información, de buena fe y en aras del interés público.

Aspectos jurídicos

- Los miembros del Comité de Transporte Marítimo se dedicarán activamente, en particular por conducto de la OMI, a estudiar medios de carácter internacional que hagan posible probar casos de negligencia no sólo respecto de los navieros, sino también de los fletadores, las entidades cargadoras, las sociedades de clasificación y otros agentes que deliberadamente se aprovechen de la existencia de buques no aptos para la navegación.

Conclusión

La presente Declaración de políticas manifiesta claramente la determinación del Comité de Transporte Marítimo y de sus Estados miembros de que se siga otorgando un alto grado de prioridad a la eliminación del transporte marítimo en buques no aptos para la navegación, que sigue siendo motivo de gran preocupación y puede ocasionar grandes gastos, por lo cual no se debe relajar en modo alguno la presión ejercida sobre quienes quisieran explotar o utilizar ese tipo de buques.

En la Declaración de políticas también se subraya que el Comité de Transporte Marítimo está convencido de que la única forma de resolver el problema es que el propio sector interesado desempeñe una función principal al respecto. Sin embargo, para que el empeño tenga éxito, es necesario que los navieros y los usuarios responsables reciban incentivos suficientes para que su actuación responsable no suponga para ellos una desventaja. En otras palabras, es necesario identificar y sancionar a los explotadores y usuarios irresponsables, y el sistema internacional no debe permitir que se beneficien indebidamente de su comportamiento. Quienes exploten o utilicen buques no aptos para la navegación, infringiendo las reglas y normas convenidas a nivel internacional deberían hacer frente a fuertes sanciones y penalizaciones, las cuales deberían quedar excluidas de la lista de riesgos contra los que se pueden asegurar los infractores.

El Comité de Transporte Marítimo también considera el Plan de acción de 1998 para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación aprobado a raíz de una mesa redonda organizada junto con el sector, todavía puede ser de gran utilidad, puesto que su objetivo es reforzar la participación del sector y promover los intercambios efectivos de información entre los diversos agentes del

sector. Por lo tanto, continuará la aplicación del Plan de acción en apoyo de la presente Declaración de políticas, pero a partir de ahora dicha aplicación será una actividad a largo plazo, encaminada a reforzar progresivamente la lucha contra el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación.

Medidas que adoptará el Comité de Transporte Marítimo

Algunas de las medidas anteriormente mencionadas (por ejemplo, las actividades previstas en colaboración con la OMI) sólo pueden ser aplicadas por los gobiernos de los países miembros del Comité de Transporte Marítimo. Sin embargo, con arreglo a los puntos que figuran en la presente Declaración de políticas, el propio Comité se encargará de:

- Colaborar con el sector para definir el concepto de incentivos a los navieros y otros agentes del sector que demuestren un comportamiento responsable, a fin de estimularlos a lograr niveles apropiados y estar en mejores condiciones de combatir la competencia desleal de los explotadores y usuarios de buques no aptos para la navegación.
- Celebrar consultas con la OMI sobre las fórmulas económicas, jurídicas, normativas y políticas que podría explorar el Comité para apoyar las actividades de la propia OMI encaminadas a facilitar el cumplimiento de los convenios marítimos internacionales en vigor y ayudarle a iniciar nuevas actividades como la suscripción del seguro obligatorio.
- Convenir, con la asistencia del sector, en un mandato para realizar un estudio del sistema internacional de seguros marítimos a fin de determinar si es posible eliminar la suscripción de seguros al transporte en buques no aptos para la navegación, preservando al mismo tiempo la necesaria cobertura de riesgos para el resto del sector.
- Examinar si es posible consolidar la información existente sobre buques no aptos para la navegación procedente de varias fuentes y hacerla pública en el sitio del Comité en la Web dedicado a la materia, a fin de denunciar a los explotadores y usuarios de dichos buques y, a la inversa, promover a los navieros y otros agentes del sector que demuestren un comportamiento responsable.
- Proseguir la aplicación de aquellos aspectos del Plan de acción de 1998 para combatir el transporte marítimo en buques no aptos para la navegación que revisten interés para los diversos agentes del sector y representan un incentivo a la participación en el transporte marítimo de buques de alta calidad. Entre ellos cabría citar la facilitación de la información disponible y tal vez la elaboración de diversos códigos detallados de prácticas óptimas, cuyo principal objetivo sería el establecimiento de parámetros para evaluar individualmente las empresas del sector. Ello puede servir para identificar a quienes no satisfacen los criterios mínimos aceptables.

III. Cuadro de obligaciones del Estado del pabellón

(Preparado por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar)

Nota sobre los cuadros

208. Los cuadros A y B proporcionan información sobre las obligaciones del Estado del pabellón contenidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces en el orden en que aparecen en estos acuerdos. El cuadro A enumera las obligaciones del Estado del pabellón contenidas en la Convención en relación con la navegación; la conservación y la gestión de los recursos marinos vivos; la protección y conservación del medio ambiente marino y la realización de investigaciones científicas marinas; y el seguimiento, el control y la vigilancia de los buques pesqueros en alta mar. El cuadro B enumera las responsabilidades del Estado del pabellón en relación con la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios que figuran en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces.

209. En el cuadro C figuran las obligaciones de los Estados del pabellón organizadas por tema en un gran número de instrumentos internacionales, incluida la Convención. Cuando todo el instrumento es pertinente, sólo se indica el título. Cuando se trata de una disposición específica que establece una obligación del Estado del pabellón, se indica el número del artículo y la obligación. En cuanto a las obligaciones dimanantes de la Convención, sólo se indica el número del artículo ya que los aspectos sustanciales de la obligación están resumidos en el cuadro A. El cuadro C no constituye una lista exhaustiva. (El orden elegido no implica prioridad alguna entre los instrumentos citados.)

Cuadro A**Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
(la Convención)****Parte II****El mar territorial y la zona contigua****Sección 3****Paso inocente por el mar territorial***Disposición de la Convención**Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 18, párrafo 2	Significado de paso Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques que ejerzan el derecho de paso inocente en el mar territorial del Estado ribereño procedan en forma rápida e ininterrumpida.
Artículo 19, párrafo 1	Significado de paso inocente Obligación del Estado del pabellón de asegurar que los barcos que enarbolan su pabellón ejerzan el derecho de paso inocente de conformidad con la Convención y con otras normas del derecho internacional.
Artículo 20	Submarinos y otros vehículos sumergibles Obligación del Estado del pabellón de exigir que los submarinos y otros vehículos sumergibles que ejerzan el derecho de paso inocente naveguen en la superficie y enarbolan su pabellón.
Artículo 21, párrafo 4	Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial observen las leyes y los reglamentos del Estado ribereño relativas al paso inocente y otras normas de derecho internacional generalmente aceptadas relativas a la prevención de abordajes en el mar.
Artículo 22, párrafo 2	Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en el mar territorial Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques cisterna, los de propulsión nuclear y los que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente peligrosos o nocivos, cuando ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial, limiten su paso a vías marítimas designadas o prescritas y a los dispositivos de separación del tráfico cuando así lo exija el Estado ribereño.
Artículo 23	Buques extranjeros de propulsión nuclear y buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques de propulsión nuclear y los buques que transporten sustancias nucleares u otras sustancias intrínsecamente peligrosas o nocivas por el mar territorial en paso inocente tengan a bordo los documentos y observen las medidas especiales de precaución que para tales buques se hayan establecido en acuerdos internacionales.

Parte III
Estrechos utilizados para la navegación internacional
Sección 2
Paso en tránsito

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 39, párrafo 1 **Obligaciones de los buques y aeronaves durante el paso en tránsito**

Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques y las aeronaves que ejerzan el derecho de paso en tránsito:

a) Avancen sin demora por o sobre el estrecho; se abstengan de toda amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños, o que en cualquier otra forma viole los principios de derecho internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas; se abstengan de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o por dificultad grave;

b) Cumplan otras disposiciones pertinentes de la Parte III de la Convención que rijan los estrechos utilizados para la navegación internacional.

Artículo 39, párrafo 2 Obligación del Estado del pabellón de exigir que los barcos que ejerzan el derecho de paso en tránsito:

a) Cumplan los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales de seguridad en el mar generalmente aceptados, incluido el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes;

b) Cumplan los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados para la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques.

Artículo 40 **Actividades de investigación y levantamientos hidrográficos**

Obligación del Estado del pabellón de prohibir que los buques, incluidos los destinados a la investigación científica marina y a levantamientos hidrográficos, realicen actividades de investigación o de levantamiento durante el paso en tránsito sin la autorización previa de los Estados ribereños de los estrechos.

Artículo 41, párrafo 7 **Vías marítimas y dispositivos de separación del tráfico en estrechos utilizados para la navegación internacional**

Obligación del Estado del pabellón de exigir que los buques en paso en tránsito respeten las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico para la navegación en estrechos que puedan establecer los Estados ribereños de los estrechos cuando sean necesarios para promover el paso seguro de los buques.

Artículo 42, párrafo 4 **Leyes y reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativos al paso en tránsito**

Obligación del Estado del pabellón de exigir que los barcos que ejerzan el derecho de paso en tránsito cumplan las leyes y los reglamentos relativos al paso en tránsito por los estrechos que puedan adoptar los Estados ribereños de estrechos respecto de todos o algunos de los siguientes puntos:

- a) La seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, de conformidad con el artículo 41;
- b) La prevención, reducción y control de la contaminación, llevando a efecto las reglamentaciones internacionales aplicables relativas a la descarga en el estrecho de hidrocarburos, residuos de petróleo y otras sustancias nocivas;
- c) En el caso de buques pesqueros, la prohibición de la pesca, incluida la reglamentación del arrumaje de los aparejos de pesca;
- d) El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios de los Estados ribereños de estrechos.

Artículo 42, párrafo 5 Obligación del Estado del pabellón de un barco que goce de inmunidad soberana y actúe en forma contraria a las leyes y los reglamentos de los Estados ribereños de estrechos relativas al paso en tránsito u otras disposiciones de la Parte III de la Convención que rige los estrechos utilizados para la navegación internacional, de asumir la responsabilidad internacional por cualquier daño o perjuicio causado a los Estados ribereños de estrechos.

Artículo 43 **Ayudas para la navegación y la seguridad y otras mejoras, y prevención, reducción y control de la contaminación**

Obligación de los Estados del pabellón usuarios de cooperar mediante acuerdo con los Estados ribereños de un estrecho:

- a) Para 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
- b) Para la prevención, la reducción y el control de la contaminación causada por buques.

Parte IV Estados archipelágicos

Artículo 53, párrafo 11 **Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas**

Obligación del Estado del pabellón de asegurar que, durante el paso por las vías marítimas archipelágicas, los buques respeten las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico establecidos por un Estado archipelágico de conformidad con las disposiciones del presente artículo.

Artículo 54 **Deberes de los buques y aeronaves durante su paso, actividades de investigación y estudio, deberes del Estado archipelágico y leyes y reglamentos del Estado archipelágico relativos al paso por las vías marítimas archipelágicas**

Obligaciones del Estado del pabellón establecidas en los artículos 39, 40, 42 y 44 aplicadas, *mutatis mutandis*, al paso por las vías marítimas archipelágicas.

Parte V
Zona económica exclusiva

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 58, párrafo 3 **Derechos y deberes de otros Estados en la zona económica exclusiva**

Obligación del Estado del pabellón en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva en virtud de la Convención, de tener debidamente en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplir las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas de derecho internacional, en la medida en que no sean incompatibles con la Parte V de la Convención.

Artículo 60, párrafo 6 **Islas artificiales, instalaciones y estructuras en la zona económica exclusiva**

Obligación del Estado del pabellón de respetar las zonas de seguridad establecidas por el Estado ribereño en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones y estructuras y de cumplir normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la navegación en la vecindad de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, y zonas de seguridad.

Artículo 61, párrafo 5 **Conservación de los recursos vivos**

Obligación del Estado del pabellón de buques autorizados a pescar en la zona económica exclusiva de aportar o intercambiar información científica disponible, estadísticas sobre captura y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, según proceda.

Artículo 62, párrafo 4 **Utilización de los recursos vivos**

Obligación del Estado del pabellón de asegurar que los buques que pesquen en la zona económica exclusiva de otro Estado observen las medidas de conservación y las demás modalidades y condiciones establecidas en las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativas, entre otras cosas, a las siguientes cuestiones:

a) La concesión de licencias a pescadores, buques y equipo de pesca, incluidos el pago de derechos y otras formas de remuneración que, en el caso de los Estados ribereños en desarrollo, podrán consistir en una compensación adecuada con respecto a la financiación, el equipo y la tecnología de la industria pesquera;

b) La determinación de las especies que puedan capturarse y la fijación de las cuotas de captura, ya sea en relación con determinadas poblaciones o grupos de poblaciones, con la captura por buque durante un cierto período o con la captura por nacionales de cualquier Estado durante un período determinado;

c) La reglamentación de las temporadas y áreas de pesca, el tipo, tamaño y cantidad de aparejos y los tipos, tamaño y número de buques pesqueros que puedan utilizarse;

d) La fijación de la edad y el tamaño de los peces y de otras especies que puedan capturarse;

- e) La determinación de la información que deban proporcionar los buques pesqueros, incluidas las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y los informes sobre la posición de los buques;
- f) La exigencia de que, bajo la autorización y el control del Estado ribereño, se realicen determinados programas de investigación pesquera y la reglamentación de la realización de tales investigaciones, incluidos el muestreo de las capturas, el destino de las muestras y la comunicación de los datos científicos conexos;
- g) El embarque, por el Estado ribereño, de observadores o personal en formación en tales buques;
- h) La descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño;
- i) Las modalidades y condiciones relativas a las empresas conjuntas o a otros arreglos de cooperación;
- j) Los requisitos en cuanto a la formación de personal y la transmisión de tecnología pesquera, incluido el aumento de la capacidad del Estado ribereño para emprender investigaciones pesqueras;
- k) Los procedimientos de ejecución.

Artículo 63, párrafo 2

Poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella

Obligación del Estado del pabellón que pesca en el área adyacente poblaciones que se encuentran tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella (poblaciones de peces transzonales) de procurar, directamente o por conducto de las organizaciones subregionales o regionales apropiadas, acordar con el Estado ribereño las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente.

Artículo 64

Especies altamente migratorias

Obligación del Estado del pabellón cuyos nacionales pesquen en la región las especies altamente migratorias enumeradas en el anexo I de cooperar con el Estado ribereño, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, con miras a asegurar la conservación y promover el objetivo de la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la zona económica exclusiva. En las regiones en que no exista una organización internacional apropiada, el Estado del pabellón que capture esas especies en la región cooperará con el Estado ribereño para establecer una organización de ese tipo y participar en sus trabajos.

Artículo 65

Mamíferos marinos

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizar, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio.

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 66, párrafo 3, apartado a) **Poblaciones anádromas**

Obligación del Estado del pabellón autorizado a pescar poblaciones anádromas a partir del límite exterior de las zonas económicas exclusivas de celebrar consultas con miras a llegar a un acuerdo acerca de las modalidades y condiciones de dicha pesca, teniendo debidamente en cuenta las exigencias de la conservación de estas poblaciones y las necesidades del Estado de origen con respecto a estas especies.

Parte VI
Plataforma continental

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 79, párrafo 5 **Cables y tuberías submarinos en la plataforma continental**

Obligación del Estado del pabellón de asegurar que sus buques que tiendan cables o tuberías submarinos tengan debidamente en cuenta los cables o tuberías ya instalados, en particular, la obligación de no entorpecer la posibilidad de reparar los cables o tuberías existentes.

Parte VII
Alta mar

Sección 1
Disposiciones generales

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 87, párrafo 2 **Libertad de la alta mar**

Obligación del Estado del pabellón de tener debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en la Convención con respecto a las actividades en la Zona.

Artículo 88 **Utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos**

Obligación del Estado del pabellón de utilizar la alta mar exclusivamente con fines pacíficos.

Artículo 91, párrafo 1 **Nacionalidad de los buques**

Obligación del Estado del pabellón de establecer los requisitos para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio, para el derecho de enarbolar su pabellón y a establecer una relación auténtica con los buques que enarbolan su pabellón.

Artículo 91, párrafo 2 Obligación del Estado del pabellón de expedir documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

Artículo 94

Deberes del Estado del pabellón

1. Obligación del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.
2. En particular, todo Estado:
 - a) Mantendrá un registro de buques en que figuren los nombres y características de los buques que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y
 - b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.
3. Obligación del Estado del pabellón de adoptar las medidas necesarias en relación con los buques que enarbolan su pabellón, para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:
 - a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
 - b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
 - c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.
4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:
 - a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;
 - b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;
 - c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieren a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.
5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, cada Estado del pabellón deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hacer lo necesario para asegurar su observancia.
6. Obligación del Estado del pabellón de investigar el informe de un Estado que tenga motivos fundados para creer que no se ha ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque que enarbole su pabellón y, de ser procedente, tomar todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Obligación del Estado del pabellón de hacer que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas, en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado, o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Artículo 98, párrafo 1 **Deber de prestar auxilio**

Obligación del Estado del pabellón de exigir al capitán de un buque que enarbole su pabellón, que siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;
- c) En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

Artículo 99 **Prohibición del transporte de esclavos**

Obligación del Estado del pabellón de tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto.

Artículo 100 **Deber de cooperar en la represión de la piratería**

Obligación del Estado del pabellón de cooperar con otros Estados, en toda la medida de lo posible, en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 108, párrafo 1 **Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas**

Obligación del Estado del pabellón de cooperar con otros Estados para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

Artículo 109, párrafo 1 **Transmisiones no autorizadas desde la alta mar**

Obligación del Estado del pabellón de cooperar con otros Estados en la represión de las transmisiones no autorizadas efectuadas desde la alta mar.

Artículo 113

Ruptura o deterioro de cables o tuberías submarinos

Obligación del Estado del pabellón de dictar leyes y reglamentos necesarios para que constituyan infracciones punibles la ruptura o el deterioro de un cable submarino en la alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable por un buque que enarbole su pabellón o por una persona sometida a su jurisdicción, que puedan interrumpir u obstruir las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de una tubería o de un cable de alta tensión submarinos. Esta disposición se aplicará también en caso de actos que tengan por objeto causar tales rupturas o deterioros. Sin embargo, no se aplicará a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hayan tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

Sección 2**Conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar**

Artículo 116

Derecho de pesca en la alta mar

Obligación del Estado del pabellón cuyos nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a:

- a) Sus obligaciones en virtud de tratados;
- b) Los derechos y deberes así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan, entre otras disposiciones, en el párrafo 2 del artículo 63 y en los artículos 64 a 67; y
- c) Las disposiciones de la sección 2.

Artículo 117

Deber de los Estados de adoptar medidas para la conservación de los recursos vivos de la alta mar en relación con sus nacionales

Obligación del Estado del pabellón de adoptar las medidas que en relación con sus respectivos nacionales puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la alta mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción.

Artículo 118

Cooperación de los Estados en la conservación y administración de los recursos vivos

Obligación de los Estados del pabellón de cooperar entre sí en la conservación y administración de los recursos vivos en las zonas de alta mar. Los Estados del pabellón cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos. Con esta finalidad cooperarán, según proceda, para establecer organizaciones subregionales o regionales de pesca.

Artículo 119

Conservación de los recursos vivos de la alta mar

1. Obligación de los Estados del pabellón, al determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos en la alta mar:

a) De tomar, sobre la base de los datos científicos más fidedignos de que dispongan los Estados interesados, medidas para mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera normas mínimas internacionales, sean subregionales, regionales o mundiales, generalmente recomendadas;

b) Tener en cuenta los efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a mantener o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en los que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.

2. Obligación de los Estados del pabellón de aportar e intercambiar periódicamente la información científica disponible, las estadísticas sobre capturas y esfuerzos de pesca y otros datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces por conducto de las organizaciones internacionales competentes, sean subregionales, regionales o mundiales, cuando proceda, y con la participación de todos los Estados interesados.

3. Obligación de los Estados del pabellón de garantizar que las medidas de conservación y su aplicación no entrañen discriminación de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado.

Artículo 120

Mamíferos marinos

El artículo 65 se aplicará asimismo a la conservación y administración de los mamíferos marinos en la alta mar.

Parte XII Protección y preservación del medio marino

Sección 1 Disposiciones generales

Artículo 192

Obligación general

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de proteger y preservar el medio marino.

Artículo 194

Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino

1. Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de adoptar, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con la Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a esos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y de esforzarse por armonizar sus políticas al respecto.

2. Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de tomar todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejerzan derechos de soberanía de conformidad con la Convención.
3. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:
 - a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;
 - b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;
 - c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos;
 - d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.
4. Al tomar medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados, incluidos los Estados del pabellón, se abstendrán de toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con la Convención.
5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para 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.

Artículo 195

Deber de no transferir daños o peligros ni transformar un tipo de contaminación en otro

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de no transferir, directa o indirectamente, daños o peligros de un área a otra o transformar un tipo de contaminación en otro cuando tomen medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

Artículo 196, párrafo 1 Utilización de tecnologías o introducción de especies extrañas o nuevas

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

Sección 2 Cooperación mundial y regional

Artículo 197 Cooperación en el plano mundial o regional

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar en el plano mundial y, cuando proceda, en el plano regional, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en la formulación y elaboración de reglas y estándares, así como de prácticas y procedimientos recomendados, de carácter internacional, que sean compatibles con la Convención, para la protección y preservación del medio marino, teniendo en cuenta las características propias de cada región.

Artículo 198 Notificación de daños inminentes o reales

Obligación de un Estado, incluido un Estado del pabellón, cuando tenga conocimiento de casos en que el medio marino se halle en peligro inminente de sufrir daños por contaminación o los halla sufrido ya, de notificar inmediatamente a otros Estados que a su juicio puedan resultar afectados por esos daños, así como a las organizaciones internacionales competentes.

Artículo 199 Planes de emergencia contra la contaminación

En los casos mencionados en el artículo 198, la obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, del área afectada, en la medida de sus posibilidades, y las organizaciones internacionales competentes de cooperar en todo lo posible para eliminar los efectos de la contaminación y prevenir o reducir al mínimo los daños. Con ese fin, los Estados elaborarán y promoverán en común planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación en el medio marino.

Artículo 200 Estudios, programas de investigación e intercambio de información y datos

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, para promover estudios, realizar programas de investigación científica y fomentar el intercambio de la información y los datos obtenidos acerca de la contaminación del medio marino. Procurarán participar activamente en los programas regionales y mundiales encaminados a obtener los conocimientos necesarios para evaluar la naturaleza y el alcance de la contaminación, la exposición a ella, su trayectoria y sus riesgos y remedios.

Artículo 201 Criterios científicos para la reglamentación

A la luz de la información y los datos obtenidos con arreglo al artículo 200, obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, en el establecimiento de criterios científicos apropiados para formular y elaborar reglas y estándares, así como prácticas y procedimientos recomendados, destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.

**Sección 4
Vigilancia y evaluación ambiental****Artículo 204, párrafo 2 Vigilancia de los riesgos de contaminación o de sus efectos**

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de mantener bajo vigilancia los efectos de cualesquiera actividades que autoricen o realicen, a fin de determinar si dichas actividades pueden contaminar el medio marino.

Artículo 205 Publicación de informes

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de publicar informes acerca de los resultados obtenidos con arreglo al artículo 204 o de presentar dichos informes con la periodicidad apropiada a las organizaciones internacionales competentes, las cuales deberán ponerlos a disposición de todos los Estados.

Artículo 206 Evaluación de los efectos potenciales de las actividades

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, que tengan motivos razonables para creer que las actividades proyectadas bajo su jurisdicción o control puedan causar una contaminación considerable del medio marino u ocasionar cambios importantes y perjudiciales en él, de evaluar, en la medida de lo posible, los efectos potenciales de esas actividades para el medio marino e informar de los resultados de tales evaluaciones en la forma prevista en el artículo 205.

**Sección 5
Reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino****Artículo 209, párrafo 2 Contaminación resultante de actividades en la Zona**

Obligación del Estado del pabellón, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta sección, de dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de las actividades en la Zona que se realicen por buques o desde instalaciones, estructuras y otros dispositivos que enarbolan su pabellón, estén inscritos en su registro u operen bajo su autoridad, según sea el caso. Tales leyes y reglamentos no serán menos eficaces que las normas, reglamentos y procedimientos internacionales mencionados en el párrafo 176.

Artículo 210, párrafo 5 Contaminación por vertimiento

Obligación de Estado del pabellón de no efectuar vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan ser adversamente afectados por él.

Artículo 211, párrafo 1 Contaminación causada por buques

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, actuando por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, de establecer reglas y estándares de carácter internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques y promover la adopción, del mismo modo, y siempre que sea apropiado, de sistemas de ordenación del tráfico destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan provocar la contaminación del medio marino, incluido el litoral, o afectar adversamente por efecto de la contaminación a los intereses conexos de los Estados ribereños. Tales reglas y estándares serán reexaminados del mismo modo con la periodicidad necesaria.

Artículo 211, párrafo 2 Contaminación causada por buques

Obligación del Estado del pabellón de dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio. Tales leyes y reglamentos tendrán por lo menos el mismo efecto que las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados que se hayan establecido por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.

Artículo 211, párrafo 3 Obligación del Estado del pabellón de exigir al capitán de un buque que enarbole su pabellón o esté matriculado en su territorio que, cuando navegue por el mar territorial de un Estado participante en acuerdos de cooperación con otros Estados que establecen requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, que proporcione, a petición de ese Estado, información acerca de si se dirige a un Estado de la misma región que participe en esos acuerdos de cooperación y, en caso afirmativo, que indique si el buque reúne los requisitos de entrada a puerto establecidos por ese Estado.

Artículo 212, párrafo 1 Contaminación desde la atmósfera o a través de ella

Obligación del Estado del pabellón o del Estado de registro de dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, aplicables a los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio y a las aeronaves matriculadas en su territorio, teniendo en cuenta las reglas y estándares así como las prácticas y los procedimientos recomendados, convenidos internacionalmente.

Sección 6 Ejecución

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 216, párrafo 1, **Ejecución respecto de la contaminación por vertimiento**
apartado b)

Obligación del Estado del pabellón de hacer cumplir las leyes y los reglamentos adoptados de conformidad con la Convención y las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o en una conferencia diplomática para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por vertimientos con respecto a los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio y las aeronaves matriculadas en su territorio.

Artículo 217

Ejecución por el Estado del pabellón

Obligación de los Estados de velar por que los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, así como las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con la Convención para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques y, por consiguiente, a dictar leyes y reglamentos y tomar otras medidas necesarias para su aplicación. Los Estados del pabellón velarán por la ejecución efectiva de tales reglas, estándares, leyes y reglamentos dondequiera que se cometa la infracción.

2. Obligación de los Estados, en particular, de tomar las medidas apropiadas para asegurar que se impida a los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio zarpar hasta que cumplan los requisitos de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, incluidos los relativos al diseño, construcción, equipo y dotación de buques.

3. Obligación de los Estados de cuidar de que los buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio lleven a bordo los certificados requeridos por las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1 y expedidos de conformidad con ellos. Obligación de los Estados de velar por que se inspeccionen periódicamente los buques que enarboles su pabellón para verificar la conformidad de tales certificados con su condición real. Estos certificados serán aceptados por otros Estados como prueba de la condición del buque y se considerará que tienen la misma validez que los expedidos por ellos, salvo que existan motivos fundados para creer que la condición del buque no corresponde en lo esencial a los datos que figuran en los certificados.

4. Si un buque comete una infracción de las reglas y estándares establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general, el Estado del pabellón, sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 218, 220 y 228, ordenará una investigación inmediata y, cuando corresponda, iniciará procedimientos respecto de la presunta infracción independientemente del lugar donde se haya cometido ésta o se haya producido o detectado la contaminación causada por dicha infracción.

5. Obligación de todos los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar con Estados del pabellón que realicen la investigación sobre una infracción cometida por sus buques, cuando lo soliciten.

6. Los Estados del pabellón, a solicitud escrita de cualquier Estado, investigarán toda infracción presuntamente cometida por sus buques. El Estado del pabellón iniciará sin demora un procedimiento con arreglo a su derecho interno respecto de la presunta infracción cuando estime que existen pruebas suficientes para ello.

7. Los Estados del pabellón informarán sin dilación al Estado solicitante y a la organización internacional competente sobre las medidas tomadas y los resultados obtenidos. Tal información se pondrá a disposición de todos los Estados.

8. Las sanciones previstas en las leyes y reglamentos de los Estados para los buques que enarbolen su pabellón serán lo suficientemente severas como para desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar.

Artículo 220, párrafo 4 **Ejecución por los Estados ribereños**

Obligación del Estado del pabellón de dictar leyes y reglamentos y tomar otras medidas para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las solicitudes de información del Estado ribereño acerca de su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción.

Artículo 222

Ejecución respecto de la contaminación desde la atmósfera o a través de ella

Obligación del Estado del pabellón de hacer cumplir, en relación con los buques que enarbolen su pabellón o estén matriculados en su territorio, las leyes y reglamentos que hayan dictado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 212, y con otras disposiciones de la Convención; y dictar leyes y reglamentos y tomar otras medidas necesarias para dar efecto a las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de las organizaciones internacionales competentes o de una conferencia diplomática, para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino desde la atmósfera o a través de ella, de conformidad con todas las reglas y estándares internacionales pertinentes.

**Sección 7
Garantías**

Artículo 225

Deber de evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución

Obligación del Estado del pabellón de buques de guerra, u otros buques que lleven signos claros y sean identificables como buques al servicio de un gobierno y autorizados a tal fin, de no poner en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionar riesgo alguno a los buques, o conducirlos a un puerto o fondeadero inseguro, o exponer el medio marino a un riesgo injustificado, cuando ejerza las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en la Convención.

Artículo 228, párrafo 1 Suspensión de procedimientos y limitaciones a su iniciación

Obligación del Estado del pabellón de poner oportunamente a disposición del Estado que haya iniciado el primer procedimiento un expediente completo del caso y las actas de los procedimientos, en los casos en que el Estado del pabellón haya pedido la suspensión del procedimiento de conformidad con este artículo.

**Sección 9
Responsabilidad****Artículo 235, párrafo 2 Responsabilidad**

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de asegurar que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización y otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

Artículo 235, párrafo 3 Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar 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, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

**Sección 10
Inmunidad soberana****Artículo 236 Inmunidad soberana**

Las disposiciones de la Convención relativas a la protección y preservación del medio marino no se aplican a los buques de guerra, naves auxiliares, otros buques pertenecientes o utilizados por un Estado y utilizados a la sazón únicamente para un servicio público no comercial. Sin embargo, cada Estado del pabellón velará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de tales buques que le pertenezcan o que utilice, porque tales buques procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con las disposiciones de la Convención.

Parte XIII
Investigación científica marina

Sección 3
Realización y fomento de la investigación científica marina

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

- Artículo 245 **Investigación científica marina en el mar territorial**
Obligación del Estado del pabellón de realizar la investigación científica marina en el mar territorial de un Estado ribereño solamente con el consentimiento expreso de ese Estado y en las condiciones establecidas por él.
- Artículo 246, párrafo 2 **Investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental**
Obligación del Estado del pabellón de realizar la investigación científica marina en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño solamente con el consentimiento de dicho Estado.
- Artículo 246, párrafo 8 Obligación del Estado del pabellón que realiza actividades de investigación científica marina en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental de no obstaculizar indebidamente las actividades que realicen los Estados ribereños en el ejercicio de sus derechos de soberanía y de su jurisdicción previstos en la Convención.
- Artículo 248 **Deber de proporcionar información al Estado ribereño**
Obligación del Estado del pabellón y de las organizaciones internacionales competentes que se propongan efectuar investigaciones científicas marinas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado ribereño, de proporcionar a dicho Estado, seis meses antes, como mínimo, de la fecha prevista para la iniciación del proyecto de investigación científica marina, una descripción completa de:
- a) La índole y objetivos del proyecto;
 - b) El método y los medios que vayan a emplearse, incluidos el nombre, tonelaje, tipo y clase de buques y una descripción del equipo científico;
 - c) Las áreas geográficas precisas en que vaya a realizarse el proyecto;
 - d) Las fechas previstas de la llegada inicial y la partida definitiva de los buques de investigación, o del emplazamiento y la remoción del equipo, según corresponda;
 - e) El nombre de la institución patrocinadora, el de su director y el de la persona encargada del proyecto; y
 - f) La medida en que se considere que el Estado ribereño podría participar o estar representado en el proyecto.
- Artículo 249 **Deber de cumplir ciertas condiciones**
1. Obligación del Estado del pabellón y de la organización internacional competente, cuando realicen investigaciones científicas marinas en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado ribereño, de cumplir las condiciones siguientes:
- a) Garantizar el derecho del Estado ribereño a participar o a estar representado en

el proyecto de investigación científica marina, si así lo desea, especialmente a bordo de los buques y otras embarcaciones que realicen la investigación o en las instalaciones de investigación científica, cuando sea factible, sin pagar remuneración alguna al personal científico del Estado ribereño y sin que éste tenga obligación de contribuir a sufragar los gastos del proyecto;

b) Proporcionar al Estado ribereño, si así lo solicita, informes preliminares tan pronto como sea factible, así como los resultados y conclusiones finales una vez terminada la investigación;

c) Comprometerse a dar acceso al Estado ribereño, si así lo solicita, a todos los datos y muestras obtenidos del proyecto de investigación científica marina, así como a facilitarle los datos que puedan copiarse y las muestras que puedan dividirse sin menoscabo de su valor científico;

d) Proporcionar al Estado ribereño, si así lo solicita, una evaluación de esos datos, muestras y resultados de la investigación o asistencia en su evaluación o interpretación;

e) Garantizar que, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2, se disponga a escala internacional de los resultados de la investigación, por los conductos nacionales o internacionales apropiados, tan pronto como sea factible;

f) Informar inmediatamente al Estado ribereño de cualquier cambio importante en el programa de investigación;

g) Retirar las instalaciones o el equipo de investigación científica una vez terminada la investigación, a menos que se haya convenido otra cosa.

2. Obligación del Estado del pabellón de cumplir también las condiciones establecidas por las leyes y reglamentos del Estado ribereño para el ejercicio de la facultad discrecional de dar o rehusar su consentimiento, con arreglo al párrafo 5 del artículo 246, incluida la exigencia del previo acuerdo para la difusión internacional de resultados de un proyecto de investigación de importancia directa para la exploración y explotación de los recursos naturales.

Artículo 250

Comunicaciones relativas a los proyectos de investigación científica marina

Obligación del Estado del pabellón de hacer las comunicaciones relativas a los proyectos de investigación científica marina por los conductos oficiales apropiados, a menos que se haya convenido otra cosa.

Artículo 253, párrafo 4

Suspensión o cesación de las actividades de investigación científica marina

Obligación del Estado del pabellón o de la organización internacional competente autorizados a realizar actividades de investigación científica marina en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental del Estado ribereño, de poner término a esas actividades una vez notificada por el Estado ribereño su decisión de ordenar la suspensión o la cesación de todas o algunas de esas actividades.

Artículo 254

Derechos de los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa

1. Obligación del Estado del pabellón y de las organizaciones internacionales competentes que hayan presentado a un Estado ribereño un proyecto para realizar la investigación científica marina mencionada en el párrafo 3 del artículo 246, de dar aviso de él a los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa acerca del proyecto de investigación propuesto, y de notificar al Estado ribereño de que han dado ese aviso.
2. Obligación del Estado del pabellón y de la organización internacional competentes que realicen el propuesto proyecto de investigación científica marina de proporcionar a los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan y cuando proceda, la información pertinente prevista en el artículo 248 y en el apartado f) del párrafo 1 del artículo 249, una vez que el Estado ribereño interesado haya dado su consentimiento al proyecto, de conformidad con el artículo 246 y otras disposiciones pertinentes de esta Convención.
3. Obligación del Estado del pabellón o de las autoridades internacionales competentes que realicen la investigación científica marina de dar la oportunidad a los Estados vecinos sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan, la oportunidad de participar, cuando sea factible, en el proyecto de investigación científica marina propuesta mediante expertos calificados nombrados por ellos que no hayan sido impugnados por el Estado ribereño, de acuerdo con las condiciones convenidas para el proyecto, de conformidad con las disposiciones de la Convención, entre el Estado ribereño interesado y el Estado o las organizaciones internacionales competentes que realicen la investigación científica marina.
4. Obligación del Estado del pabellón y de la organización internacional competente a que se refiere el párrafo 1 de proporcionar a los mencionados Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa, si así lo solicitan, la información y la asistencia previstas en el apartado d) del párrafo 1 del artículo 249, con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 249.

Sección 4**Instalaciones o equipo de investigación científica en el medio marino**

Artículo 260

Zonas de seguridad

Obligación de todos los Estados del pabellón de asegurar que sus buques respeten las zonas de seguridad establecidas con una anchura razonable que no exceda de 500 metros alrededor de instalaciones de investigación científica de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención.

Artículo 261

No obstaculización de las rutas de navegación internacional

Obligación del Estado del pabellón de asegurar que el emplazamiento y la utilización de cualquier tipo de instalaciones o equipo de investigación científica no constituyan un obstáculo en las rutas de navegación internacional establecidas.

Artículo 262

Signos de identificación y señales de advertencia

Obligación del Estado del pabellón de asegurar que las instalaciones o el equipo mencionados en esta sección tendrán signos de identificación que indiquen el Estado en que están registrados o la organización internacional a la que pertenecen, así como las señales de advertencia adecuadas convenidas internacionalmente para garantizar la seguridad marítima y la seguridad de la navegación aérea, teniendo en cuenta las reglas y estándares establecidos por las organizaciones internacionales competentes.

**Sección 5
Responsabilidad**

Artículo 263

Responsabilidad

2. Obligación del Estado del pabellón y la organización internacional competente de indemnizar los daños resultantes de medidas tomadas en contravención de la Convención respecto de las actividades de investigación científica marina realizadas por otros Estados, por sus personas naturales o jurídicas o por las organizaciones internacionales competentes.

3. Obligación del Estado del pabellón y de la organización internacional competente de asumir la responsabilidad, con arreglo al artículo 235, de los daños causados por la contaminación del medio marino resultante de la investigación científica marina realizada por ellos o en su nombre.

**Sección 6
Solución de controversias y medidas provisionales**

Artículo 265

Medidas provisionales

Obligación del Estado del pabellón o la organización internacional competente autorizados a realizar un proyecto de investigación científica marina de no permitir que las actividades de investigación se inicien o continúen sin el consentimiento expreso del Estado ribereño interesado, mientras no se resuelva una controversia de conformidad con las secciones 2 y 3 de la Parte XV.

Cuadro B

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 (Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces)

Parte II

Conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

Disposición de la Convención Obligaciones del Estado del pabellón

Artículo 5

Principios generales

Obligación del Estado del pabellón, al dar cumplimiento a su deber de cooperar con el Estado ribereño para la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, de adoptar medidas que:

- a) Aseguren la supervivencia a largo plazo de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios y promuevan el objetivo de su aprovechamiento óptimo;
- b) Estén basadas en los datos científicos más fidedignos de que se disponga;
- c) Apliquen el criterio de precaución;
- d) Apliquen el enfoque del ecosistema;
- e) Reduzcan al mínimo la contaminación, los desechos, el desperdicio y la captura por aparejos perdidos o abandonados;
- f) Protejan la biodiversidad del medio marino;
- g) Prevengan o eliminen la pesca excesiva y el exceso de capacidad de pesca y aseguren que el nivel del esfuerzo de pesca sea compatible con el aprovechamiento sostenible de los recursos pesqueros;
- h) Tengan en cuenta los intereses de los pescadores que se dedican a la pesca artesanal y de subsistencia;
- i) Permitan reunir y difundir oportunamente datos completos y precisos acerca de las actividades pesqueras, en particular sobre la posición de los buques, la captura de especies objeto de la pesca, las capturas accidentales y el nivel del esfuerzo de pesca, según lo estipulado en el anexo I, así como información procedente de programas de investigación nacionales e internacionales;
- j) Fomenten y realicen investigaciones científicas y desarrollen tecnologías apropiadas en apoyo de la conservación y ordenación de los recursos pesqueros; y
- k) Pongan en práctica y hagan cumplir las medidas de conservación y ordenación mediante sistemas eficaces de seguimiento, control y vigilancia.

Artículo 6	<p>Aplicación del criterio de precaución</p> <p>Obligación de todos los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de aplicar ampliamente el criterio de precaución a la conservación, ordenación y explotación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios a fin de proteger los recursos marinos vivos y preservar el medio marino.</p>
Artículo 7, párrafo 2	<p>Compatibilidad de las medidas de conservación y de ordenación</p> <p>Obligación del Estado del pabellón y del Estado ribereño de asegurar la compatibilidad de las medidas de conservación y ordenación que se establezcan para la alta mar con las que se adopten para las zonas que se encuentran bajo jurisdicción nacional a fin de asegurar la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y de las poblaciones de peces altamente migratorios.</p>
Artículo 7, párrafo 3	<p>Obligación del Estado del pabellón y del Estado ribereño de hacer todo lo posible por convenir en medidas de conservación y ordenación compatibles en un plazo razonable.</p>
Artículo 7, párrafo 5	<p>Obligación del Estado del pabellón y del Estado ribereño interesado de hacer todo lo posible por concertar arreglos provisionales de orden práctico, en espera de que se llegue a un acuerdo sobre medidas compatibles de conservación y ordenación.</p>
Artículo 7, párrafo 8	<p>Obligación del Estado del pabellón de informar regularmente a los demás Estados interesados, ya sea directamente o por conducto de las correspondientes organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, u otros medios apropiados, de las medidas que hayan adoptado para regular las actividades de los buques que enarboles su pabellón y pesquen tales poblaciones en la alta mar.</p>

Parte III
Mecanismos de cooperación internacional con respecto a las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios

Artículo 8, párrafo 2	<p>Obligación de celebrar consultas de buena fe y sin demoras cuando las poblaciones de peces estén amenazadas o cuando se estén estableciendo nuevas pesquerías para esas poblaciones a fin de asegurar la conservación y ordenación apropiadas.</p>
Artículo 8, párrafo 3	<p>Obligación del Estado del pabellón que pesque en la alta mar poblaciones de peces transzonales o poblaciones de peces altamente migratorios y los Estados ribereños interesados de cumplir su obligación de cooperar haciéndose miembros de la organización subregional o regional de ordenación pesquera o participen en una organización que tenga competencia para establecer medidas de conservación y ordenación para determinadas poblaciones de peces transzonales o poblaciones de peces altamente migratorios, o comprometiéndose a aplicar las medidas de conservación y ordenación establecidas por esa organización o arreglo.</p>

- Artículo 8, párrafo 5 Obligación del Estado del pabellón que pesque en la alta mar una población determinada de peces transzonales o una población de peces altamente migratorios, los Estados de una región o subregión, y el Estado ribereño interesado de cooperar para establecer una organización o arreglo apropiados de ordenación subregional o regional de las pesquerías a fin de asegurar la conservación y ordenación de esas poblaciones y participar en la labor de la organización o el arreglo, en los casos en que no exista ninguna organización o arreglo para establecer medidas de conservación y ordenación para una población determinada de peces transzonales o una población de peces altamente migratorios.
- Artículo 13 **Fortalecimiento de las organizaciones y los arreglos existentes**
- Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar para fortalecer las organizaciones y los arreglos subregionales y regionales de ordenación pesquera ya existentes a fin de que sean más eficaces al establecer y aplicar medidas de conservación y ordenación respecto de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.
- Artículo 14 **Reunión y suministro de información y cooperación en materia de investigación científica**
1. Obligación del Estado del pabellón de velar por que los buques pesqueros que enarbolan su pabellón suministren la información que sea necesaria para cumplir las obligaciones que les impone el presente Acuerdo. A este fin, los Estados, de conformidad con el Anexo I:
- a) Reunirán e intercambiarán datos científicos, técnicos y estadísticos con respecto a la pesca de poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios;
 - b) Velarán por que los datos sean suficientemente detallados para facilitar la evaluación eficaz de las poblaciones y se comuniquen a tiempo para poder responder a las necesidades de las organizaciones o los arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera; y
 - c) Adoptarán las medidas apropiadas para verificar la exactitud de tales datos.
2. Los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones o los arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, con objeto de:
- a) Ponerse de acuerdo sobre la especificación de los datos y sobre el formato en que se habrán de suministrar a tales organizaciones o arreglos, teniendo en cuenta la naturaleza de las poblaciones y el método de pesca de que serán objeto; y
 - b) Desarrollar y dar a conocer técnicas de análisis y metodologías de evaluación de las poblaciones con el objeto de mejorar las medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

3. De acuerdo con la Parte XIII de la Convención, los Estados cooperarán, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales competentes, con miras a fortalecer la capacidad de investigación científica en materia de pesca y a fomentar la investigación científica vinculada con la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios en beneficio de todos. A este fin, el Estado o la organización internacional competente que realice esa investigación fuera de las zonas sometidas a jurisdicción nacional promoverá activamente la publicación y difusión a todo Estado interesado de los resultados de dicha investigación, así como de información relativa a sus objetivos y métodos, y, en la medida de lo posible, facilitará la participación de científicos de esos Estados en la investigación.

Artículo 16

Áreas de la alta mar totalmente rodeadas de una zona que se encuentra bajo la jurisdicción nacional de un solo Estado

1. Obligación del Estado del pabellón que pesca poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios en un área de la alta mar que esté totalmente rodeada de una zona que se encuentra bajo la jurisdicción nacional de un solo Estado, de cooperar con este último Estado con el objeto de establecer medidas de conservación y de ordenación en alta mar respecto de esas poblaciones. El Estado del pabellón, teniendo en cuenta las características naturales del área, prestará especial atención, de conformidad con el artículo 7, al establecimiento respecto de esas poblaciones medidas de conservación y de ordenación compatibles. Las medidas establecidas respecto de la alta mar tendrán en cuenta los derechos, obligaciones e intereses del Estado ribereño de conformidad con la Convención, se basarán en los datos científicos más fidedignos de que se disponga y tendrán también en cuenta las medidas de conservación y de ordenación adoptadas y aplicadas con respecto a las mismas poblaciones, de conformidad con el artículo 61 de la Convención, por el Estado ribereño en la zona que se encuentra bajo jurisdicción nacional. El Estado del pabellón y el Estado ribereño también acordarán medidas de seguimiento, control, vigilancia y ejecución a fin de hacer cumplir las medidas de conservación y ordenación con respecto a la alta mar.

2. De conformidad con el artículo 8, el Estado del pabellón y el Estado ribereño actuarán de buena fe y harán todo lo posible por llegar a un acuerdo sobre las medidas de conservación y ordenación que hayan de aplicarse a las operaciones de pesca en el área a que se hace referencia en el párrafo 1. Si, transcurrido un plazo razonable, el Estado que pesca y el Estado ribereño no pudiesen llegar a un acuerdo acerca de tales medidas, aplicarán, teniendo en cuenta el párrafo 1, los párrafos 4, 5 y 6 del artículo 7 relativos a los arreglos o medidas provisionales. En espera del establecimiento de tales arreglos o medidas provisionales, el Estado del pabellón interesado tomará medidas respecto de los buques que enarbolan su pabellón para impedir que lleven a cabo operaciones de pesca que puedan perjudicar a las poblaciones de que se trata.

Parte IV
Estados no miembros y estados no participantes

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 17**Estados no miembros de organizaciones y Estados no participantes en arreglos**

1. El Estado del pabellón que no sea miembro de una organización o participante en un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera y que no acepte, por cualquier otro concepto, aplicar las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización o arreglo, no estará exento de la obligación de cooperar, de conformidad con la Convención y el presente Acuerdo, en la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios de que se trate.
 2. Dicho Estado del pabellón no autorizará a los buques que enarbolen su pabellón a realizar operaciones de pesca respecto de poblaciones de peces transzonales o poblaciones de peces altamente migratorios que estén sujetas a las medidas de conservación y ordenación establecidas por tal organización o arreglo.
 3. Los Estados que sean miembros de una organización o participantes en un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera pedirán, individual o colectivamente, a las entidades pesqueras a que se refiere el párrafo 3 del artículo 1, cuando éstas tengan barcos pescando en la zona de que se trate, que cooperen plenamente con la organización o arreglo en la aplicación de las medidas de conservación y ordenación establecidas por tal organización o arreglo, con el fin de que esas medidas sean aplicadas de facto lo más ampliamente posible a las actividades pesqueras en la zona de que se trate. Dichas entidades pesqueras gozarán de los beneficios derivados de la participación en las pesquerías en forma proporcional a su compromiso de cumplir las medidas de conservación y ordenación respecto de las poblaciones.
 4. Los Estados que sean miembros de una organización o participantes en un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera intercambiarán información con respecto a las actividades de los buques pesqueros que enarbolen los pabellones de Estados que no sean miembros de la organización o participantes en el arreglo y que lleven a cabo actividades de pesca respecto de las poblaciones de que se trate. Adoptarán medidas compatibles con el presente Acuerdo y el derecho internacional para disuadir a esos buques de realizar actividades que menoscaben la eficacia de las medidas de conservación y ordenación subregionales o regionales.
-

Parte V
Deberes del Estado del pabellón

Disposición de la Convención *Obligaciones del Estado del pabellón*

Artículo 18**Deberes del Estado del pabellón**

1. Todo Estado cuyos buques pesquen en alta mar adoptará las medidas que sean necesarias para que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las medidas subregionales y regionales de conservación y ordenación y para que esos buques no realicen actividad alguna que pueda ir en detrimento de la eficacia de esas medidas.
2. Todo Estado autorizará a los buques que enarbolen su pabellón a pescar en alta mar sólo en los casos en que pueda asumir eficazmente sus responsabilidades con respecto a tales buques en virtud de la Convención y del presente Acuerdo.

3. Todo Estado adoptará, en particular, respecto de los buques que enarbolan su pabellón las medidas siguientes:
- a) El control de dichos buques en alta mar mediante la expedición de licencias, autorizaciones o permisos de pesca, de conformidad con los procedimientos aplicables convenidos en los planos subregional, regional o mundial, si los hubiere;
 - b) La promulgación de reglamentos con el fin de:
 - i) Incluir condiciones en la licencia, autorización o permiso que sean suficientes para dar cumplimiento a las obligaciones que incumban al Estado del pabellón en los planos subregional, regional o mundial;
 - ii) Prohibir la pesca en alta mar a los buques que no tengan la licencia o autorización debidas o que pesquen de manera distinta a la establecida en los términos y condiciones de la licencia, autorización o permiso;
 - iii) Exigir que los buques que pesquen en alta mar lleven a bordo en todo momento la licencia, autorización o permiso y los presenten para su inspección a toda persona debidamente autorizada; y
 - iv) Asegurar que los buques que enarbolan su pabellón no pesquen sin autorización dentro de zonas que se encuentran bajo la jurisdicción nacional de otros Estados;
 - c) El establecimiento de un registro nacional de buques pesqueros autorizados para pescar en alta mar y el otorgamiento de acceso a la información contenida en dicho registro a los Estados directamente interesados que la soliciten, teniendo en cuenta la legislación nacional pertinente del Estado del pabellón sobre la comunicación de esa información;
 - d) La adopción de reglas para la marca de buques y aparejos de pesca a los efectos de su identificación de conformidad con sistemas uniformes e internacionalmente reconocidos, como las Especificaciones Uniformes para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras, establecidas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación;
 - e) El establecimiento de reglas sobre registro y comunicación oportuna de la posición del buque, la captura de especies objeto de la pesca y las capturas accidentales, el esfuerzo de pesca y demás datos pertinentes concernientes a la pesca de conformidad con las normas subregionales, regionales y mundiales para la obtención de tales datos;
 - f) El establecimiento de reglas para la verificación de la captura de especies objeto de la pesca y de las capturas accidentales por medio de programas de observación, planes de inspección, informes sobre descarga, supervisión del transbordo y control de las capturas descargadas y las estadísticas de mercado;
 - g) El seguimiento, el control y la vigilancia de tales buques, y de sus operaciones pesqueras y actividades conexas, en particular mediante:
 - i) La puesta en práctica de mecanismos de inspección nacionales y mecanismos subregionales y regionales de cooperación en la ejecución con arreglo a los artículos 21 y 22, que incluyan la obligación para dichos buques de autorizar el acceso a bordo de inspectores debidamente autorizados de otros Estados;

- ii) La puesta en práctica de programas de observación nacionales, subregionales y regionales en los que participe el Estado del pabellón, que incluyan la obligación para dichos buques de autorizar el acceso a bordo de observadores de otros Estados para que cumplan las funciones convenidas en virtud del programa; y
 - iii) La elaboración y puesta en práctica de sistemas de vigilancia de buques, que incluyan, cuando sea adecuado, sistemas de transmisión por satélite, de conformidad con los programas nacionales y los que se hubiesen acordado en los planos subregional, regional y mundial entre los Estados interesados;
 - h) La reglamentación del transbordo en alta mar a fin de asegurar que no se menoscabe la eficacia de las medidas de conservación y ordenación; e
 - i) La reglamentación de las actividades pesqueras a fin de asegurar el cumplimiento de las medidas subregionales, regionales o mundiales, incluidas las medidas para minimizar las capturas accidentales.
4. En los casos en que esté en vigor un sistema subregional, regional o mundial de seguimiento, control y vigilancia, los Estados se asegurarán de que las medidas que imponen a los buques que enarbolan su pabellón sean compatibles con ese sistema.
-

Parte VI

Cumplimiento y ejecución

Artículo 19

Cumplimiento y ejecución por el Estado del pabellón

1. Todo Estado velará por que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las medidas, subregionales y regionales de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. A este fin, el Estado del pabellón:
- a) Hará cumplir tales medidas independientemente del lugar en que se produzcan las infracciones;
 - b) Investigará de inmediato y a fondo toda presunta infracción de las medidas subregionales o regionales de conservación y ordenación, lo que puede incluir la inspección física del buque de que se trate, e informará sin demora al Estado que denuncie la infracción y a la organización o el arreglo subregional o regional correspondiente acerca de la marcha y los resultados de la investigación;
 - c) Exigirá a todo buque que enarbole su pabellón que suministre información a la autoridad investigadora acerca de la posición del buque, las capturas realizadas, los aparejos de pesca, las operaciones de pesca y las actividades conexas en el área en que se haya cometido la presunta infracción;
 - d) Si le consta que existen pruebas suficientes con respecto a la presunta infracción, remitirá el caso a las autoridades nacionales competentes con miras a iniciar inmediatamente un procedimiento de conformidad con su legislación y, cuando corresponda, procederá a retener el buque de que se trate; y

e) Velará por que todo buque, respecto del cual se haya establecido con arreglo a su legislación que ha estado involucrado en una infracción grave de tales medidas, no realice operaciones de pesca en alta mar hasta que se hayan cumplido todas las sanciones pendientes impuestas por el Estado del pabellón con motivo de dicha infracción.

2. Todas las investigaciones y procedimientos judiciales se llevarán a cabo sin demora. Las sanciones aplicables con respecto a las infracciones serán suficientemente severas como para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación y desalentar las infracciones dondequiera que se produzcan, y privarán a los infractores de los beneficios resultantes de sus actividades ilícitas. Las medidas aplicables a los capitanes y otros oficiales de los buques pesqueros incluirán disposiciones que autoricen, entre otras cosas, a denegar, revocar o suspender la autorización para ejercer las funciones de capitán u oficial en esos buques.

Artículo 20, párrafo 1

Cooperación internacional con fines de ejecución

1. Obligación de los Estados incluidos los Estados del pabellón, de cooperar, directamente o por conducto de organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, para asegurar el cumplimiento y la ejecución de las medidas subregionales o regionales de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

Artículo 20, párrafo 2

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de cooperar con los Estados del pabellón que investiguen una infracción de sus buques, cuando lo soliciten.

Artículo 20, párrafo 3

Obligación del Estado del pabellón que lleva a cabo una investigación de una presunta infracción de las medidas de conservación de las poblaciones de peces transzonales y de peces altamente migratorios, directamente o por conducto de la organización o el arreglo subregional o regional que corresponda, de suministrar información acerca de la marcha y el resultado de esa investigación a todos los Estados interesados o afectados por la presunta infracción.

Artículo 20, párrafo 4

Obligación de los Estados, incluidos los Estados del pabellón, de prestarse asistencia recíproca para la identificación de los buques que podrían haber estado involucrados en actividades que menoscaban la eficacia de las medidas subregionales, regionales o mundiales de conservación y ordenación.

Artículo 20, párrafo 5

Obligación de los estados, incluidos los Estados del pabellón, y en la medida en que lo permitan las leyes y los reglamentos nacionales, de hacer arreglos para poner a disposición de las autoridades judiciales de otros Estados las pruebas relativas a presuntas infracciones de las medidas subregionales, regionales o mundiales de conservación y ordenación.

Artículo 20, párrafo 6

Cuando existan motivos fundados para suponer que un buque en alta mar ha pescado sin autorización en una zona sometida a la jurisdicción de un Estado ribereño, el Estado del pabellón de ese buque, a petición del Estado ribereño de que se trate, procederá inmediatamente a investigar a fondo el asunto. El Estado del pabellón cooperará con el Estado ribereño en la adopción de medidas de ejecución apropiadas en esos casos y podrá autorizar a las autoridades pertinentes del Estado ribereño para subir a bordo e inspeccionar el buque en alta mar. El presente párrafo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 111 de la Convención.

Artículo 21, párrafo 2 Cooperación subregional y regional con fines de ejecución

Obligación de los Estados de, incluidos los Estados del pabellón, de establecer, por conducto de organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera, procedimientos para realizar la visita e inspección con arreglo al párrafo 1, además de procedimientos para aplicar otras disposiciones del presente artículo⁷⁷. Dichos procedimientos serán compatibles con el presente artículo y con los procedimientos básicos indicados en el artículo 22 y no discriminarán contra no miembros de la organización o no participantes en el arreglo. La visita y la inspección, al igual que las demás medidas de ejecución subsiguientes, se llevarán a cabo de conformidad con dichos procedimientos. Los Estados darán la debida publicidad a los procedimientos establecidos de conformidad con el presente párrafo.

Artículo 21, párrafo 4 Obligación de los Estados que realizan una inspección de marcar con signos claros los buques autorizados para realizarla e informar a los demás Estados de la forma de identificación utilizada para los inspectores. Obligación de los Estados del pabellón, al hacerse parte en el Acuerdo, de designar la autoridad competente para recibir notificaciones enviadas por los Estados que llevan a cabo las inspecciones, y dar la debida publicidad a dicha designación por conducto de las organizaciones o arreglos subregionales o regionales de ordenación pesquera pertinentes.

Artículo 21, párrafo 5 Obligación de los Estados que realizan inspecciones de reunir pruebas de las infracciones y notificar prontamente al Estado del pabellón.

Artículo 21, párrafo 6 Obligación del Estado del pabellón de responder, dentro de los tres días hábiles de su recepción, o en otro plazo que pueda fijarse en virtud de procedimientos establecidos de conformidad con el párrafo 2, a la notificación del Estado que ha realizado la inspección en la que se indica que existen motivos claros para creer que un buque que enarbola su pabellón ha incurrido en una actividad contraria a las medidas de conservación y ordenación de poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios, y:

a) De cumplir sin demora sus obligaciones dimanantes del artículo 19, de proceder a una investigación y, si hubiese pruebas que lo justificaran, adoptar medidas de ejecución con respecto al buque, en cuyo caso comunicará prontamente al Estado que ha realizado la inspección los resultados de la investigación y las medidas de ejecución adoptadas; o bien

b) De autorizar al Estado que realice la inspección a llevar a cabo una investigación.

Artículo 21, párrafo 7 Obligación del Estado del pabellón, si hubiese pruebas que lo justificaran, de cumplir su obligación de adoptar medidas de ejecución con respecto al buque que enarbola su bandera.

Artículo 21, párrafo 8 Obligación del Estado del pabellón y del Estado que realiza la inspección y, cuando proceda, el Estado del puerto, de tomar todas las medidas necesarias para garantizar el bienestar de la tripulación del buque, independientemente de su nacionalidad, cuando, después de subir a bordo y realizar la inspección, haya motivos claros para creer que un buque ha cometido una infracción grave y el Estado del pabellón no haya enviado su respuesta ni haya adoptado medidas en virtud de los párrafos 6 ó 7, y los inspectores hayan exigido al capitán que ayude a proseguir la investigación dirigiendo el buque sin demora al puerto más cercano que corresponda, o a cualquier otro puerto que pueda especificarse en procedimientos establecidos de conformidad con el párrafo 2.

Artículo 22, párrafo 3 Procedimientos básicos para la visita y la inspección con arreglo al artículo 21

Obligación del Estado del pabellón de velar por que los capitanes de los buques:

- a) Acepten y faciliten, de manera pronta y segura, el acceso a bordo de los inspectores;
- b) Cooperen y presten su asistencia en la inspección del buque que se lleve a cabo con arreglo a estos procedimientos;
- c) No interpongan obstáculos ni traten de intimidar a los inspectores, y no interfieran en el cumplimiento de sus deberes;
- d) Permitan a los inspectores comunicarse con las autoridades del Estado del pabellón y del Estado que realiza la inspección durante la visita y la inspección;
- e) Proporcionen facilidades razonables a los inspectores, inclusive, cuando sea apropiado, alimentos y alojamiento; y
- f) Faciliten el desembarco de los inspectores en condiciones seguras.

Artículo 22, párrafo 4 Obligación del Estado del pabellón, en caso de que el capitán de un buque se niegue a aceptar la visita e inspección previstas en el presente artículo y en el artículo 21, excepto en las circunstancias en que, de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados relativos a la seguridad en la mar sea necesario demorar la visita e inspección, de impartir instrucciones al capitán del buque para que se someta inmediatamente a la visita e inspección y, si el capitán no cumple dichas instrucciones, suspender la autorización de pesca del buque y ordenar al buque que regrese inmediatamente al puerto. El Estado del pabellón comunicará al Estado que realiza la inspección las medidas que ha adoptado cuando se den las circunstancias a que se hace referencia en el presente párrafo.

Cuadro C

Otros instrumentos internacionales

Sección 1

Nacionalidad de los buques, matriculación de los buques

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	<i>Párrafos 1) y 2) del artículo 91 y apartado a) del párrafo 2) del artículo 94</i>
Convención sobre la Alta Mar, 1958	<i>Párrafo 1 del artículo 5.</i> Obligación de los Estados de establecer los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en un registro en su territorio y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Obligación de los Estados de tener una relación auténtica con los buques que enarbolan su bandera y de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre esos buques. <i>Párrafo 2 del artículo 5.</i> Obligación de los Estados de expedir, para los buques a los que hayan concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.
Convenio sobre la inscripción de derechos relativos a los buques en construcción, 1967 (aún no en vigor)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de matriculación de los buques, 1986 (aún no en vigor)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, 1967 (aún no en vigor)	<i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de no permitir la cancelación de la matrícula de un buque sin el consentimiento escrito de todos los titulares de hipotecas inscritas; obligación de los Estados de evitar la doble matriculación de los buques. <i>Artículo 11.</i> Obligación de los Estados de registrar los cambios en la matriculación.
Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993 (aún no en vigor)	<i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de no permitir que el propietario cancele la matrícula de un buque a menos que todas las hipotecas o cargas registradas sean previamente canceladas o se obtenga el consentimiento escrito de todos los titulares de esas hipotecas o cargas; obligación de prevenir la doble matriculación de los buques; artículo 16: obligación de prevenir que los buques registrados en un Estado enarboleden temporalmente la bandera de otro Estado a menos que todas las hipotecas o cargas registradas sobre ese buque hayan sido satisfechas previamente o que se obtenga el consentimiento escrito de los titulares de las mismas.
Tratado de derecho de navegación comercial internacional, 1940	<i>Artículo 1.</i> Obligación de los Estados de expedir un certificado que pruebe la nacionalidad de los buques.

Sección 2. Arqueo de los buques

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convenio sobre un sistema uniforme de arqueo de buques, 1947 y su Protocolo de 1947	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

Sección 3. Construcción, equipo y mantenimiento de los buques

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones aplicables</i>
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	<i>Apartado a) del párrafo 3 del artículo 94, apartado a) del párrafo 4 del artículo 94 y párrafo 2 del artículo 217</i>
Convención sobre la alta mar, 1958	<i>Artículo 10. Obligación de los Estados de dictar las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad por lo que respecta a la construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques.</i>
Convención internacional sobre líneas de carga, 1966 y Protocolo de 1988	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convención internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974) y Protocolo de 1988	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), 1972	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC), 1983	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC), 1983	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional para el transporte sin riesgo de grano a granel, 1991	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad, 1994	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, 1993	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional de dispositivos de salvamento, 1996	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones aplicables</i>
Código internacional de aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radiactividad en cofres a bordo de los buques	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Protocolo de 1993 a la Convención de Torremolinos sobre la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (aún no en vigor)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Acuerdo sobre buques de pasajeros que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973 (aplicación regional)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Acuerdo relativo a los requisitos especiales de estabilidad de los buques de pasajeros con autotransbordo que prestan servicios internacionales regulares entre, desde o hacia determinados puertos de Europa noroccidental y el Mar Báltico, 1996 (aplicación regional)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio relativo al alojamiento de la tripulación a bordo (revisado), 1949 (No. 92)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio relativo al alojamiento de la tripulación a bordo (disposiciones complementarias), 1970 (No. 133)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

Sección 4

Dotación de los buques

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	<i>Apartado b) del párrafo 3 del artículo 94, apartado b) del párrafo 4 del artículo 94, apartado c) del párrafo 4 del artículo 94 y párrafo 2 del artículo 217</i>
Convención sobre la Alta Mar, 1958	<i>Artículo 10. Obligación de los Estados de dictar las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar por lo que respecta a la tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo.</i>
Convención internacional para la protección de la vida en el mar (SOLAS), 1974	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Principios de la dotación de personal a los efectos de la seguridad (resolución de la Asamblea de la OMI A.890 (21), 1999)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, 1986 (aún no está en vigor)	<i>Artículo 9.</i> Obligación de los Estados de observar el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolen su pabellón esté compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado.
Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (No. 180)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

Sección 5 **Formación, titulación y guardia para la gente de mar**

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	<i>Apartado b) del párrafo 3 del artículo 94</i>
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (aún no está en vigor)	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>
Documento de orientación sobre formación y titulación de los pescadores, 2000	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

Sección 6 **Condiciones de trabajo de la gente de mar**

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar	<i>Apartado b) del párrafo 3 del artículo 94</i>
Convención sobre la alta mar, 1958	<i>Artículo 10.</i> Obligación de los Estados de dictar las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar por lo que respecta a la tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo.

Normas internacionales del trabajo adoptadas por la OIT**Normas generales**

- Recomendación sobre los estatutos nacionales de la gente de mar, 1920 (No. 9)
- Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958 (No. 107)
- Recomendación sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958 (No. 108)
- Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (No. 108)
- Recomendación sobre el empleo de la gente de mar (evolución técnica), 1970 (No. 139)
- Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (No. 145)
- Recomendación sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (No. 154)
- Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (No. 147)
- Recomendación sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976 (No. 155)
- Protocolo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1996 (No. 147)
- Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (No. 185)

Condiciones de admisión al empleo

- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (No. 7)
- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (No. 58)

Formación y admisión al empleo

- Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (No. 9)
- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (No. 22)
- Recomendación sobre la formación profesional (gente de mar), 1970 (No. 137)
- Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1986 (No. 186)
- Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (No. 179)

Condiciones generales de empleo

- Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (No. 16)
- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (No. 73)
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (No. 23)
- Recomendación sobre la repatriación de capitanes y aprendices, 1926 (No. 27)
- Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (No. 91)
- Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (No. 109)
- Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958 (No. 109)
- Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (No. 180)
- Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (No. 187)

Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (No. 146)

Recomendación sobre la protección de los jóvenes marinos, 1976 (No. 153)

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (No. 166)

Recomendación sobre la repatriación de la gente de mar, 1987 (No. 174)

Certificados de capacidad

Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (No. 53)

Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (No. 69)

Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (No. 74)

Seguridad, salud y bienestar

Recomendación sobre las condiciones de estada de la gente de mar en los puertos, 1936 (No. 48)

Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1970 (No. 138)

Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (No. 163)

Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (No. 173)

Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (No. 68)

Recomendación sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946 (No. 78)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (No. 92)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (No. 133)

Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970 (No. 140)

Recomendación sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970 (No. 141)

Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (No. 105)

Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (No. 106)

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (No. 134)

Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (No. 142)

Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (No. 164)

Inspección del trabajo

Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1926 (No. 28)

Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (No. 178)

Recomendación sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (No. 185)

Seguridad social

Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufregio), 1920 (No. 8)

Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (No. 10)

Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (No. 55)

Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (No. 56)

Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (No. 71)

Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (No. 165)

Normas internacionales del trabajo relativas a los pescadores

Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (No. 7)

Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (No. 112)

Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (No. 113)

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (No. 114)

Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (No. 125)

Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (No. 126)

Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (No. 126)

Normas internacionales del trabajo aplicables a todos los trabajadores, incluida la gente de mar

Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (No. 87)

Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (No. 98)

Convenio sobre la negociación colectiva, 1981 (No. 154)

Convenio sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad, 1969 (No. 130)

Instrumentos mundiales de derechos humanos

Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948

Artículo 20. Derecho a la libertad de asociación pacífica.

Artículo 22. Derecho a la seguridad social.

Artículo 23. Derecho a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo; derecho a igual salario por trabajo igual y derecho a fundar sindicatos y a sindicarse.

Artículo 24. Derecho al descanso y al disfrute del tiempo libre.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966

Artículo 2. Cada Estado se compromete a respetar y a garantizar los derechos reconocidos en el Pacto, sin distinción por ningún motivo, entre otros los siguientes:

Artículo 22. Toda persona tiene derecho a asociarse libremente con otras, incluso el derecho a fundar sindicatos y afiliarse a ellos para la protección de sus intereses (no está claro si se aplica a las personas a bordo de buques).

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 1966

Artículo 7. Los Estados reconocen el derecho de toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias.

Artículo 8. Los Estados se comprometen a garantizar el derecho de toda persona a fundar sindicatos y a afiliarse al de su elección.

Artículo 9. Los Estados reconocen el derecho de las personas a la seguridad social.

Artículo 12. Los Estados Partes reconocen el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental.

Convención sobre los Derechos del Niño, 1990

Artículo 15. Los Estados reconocen los derechos del niño a la libertad de asociación.

Artículo 25. Los Estados reconocen el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud.

Artículo 26. Los Estados reconocen a todos los niños el derecho a beneficiarse de la seguridad social.

Artículo 31. Los Estados reconocen el derecho del niño al descanso y el esparcimiento.

Artículo 32 1). Los Estados reconocen el derecho del niño a estar protegido contra la explotación económica y contra el desempeño de cualquier trabajo que pueda ser peligroso o entorpecer su educación, o que sea nocivo para su salud o para su desarrollo físico, mental, espiritual, moral o social.

Artículo 32 2). Los Estados adoptarán medidas legislativas, administrativas, sociales y educacionales para garantizar la aplicación del presente artículo.

Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (Convenio OIT No. 111)

Artículo 2. Los Estados se obligan a promover la igualdad de oportunidades y de trato en materia de empleo y ocupación.

Convenio relativo a la igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor, 1951 (Convenio OIT No. 100)

Artículo 2. Los Estados deberán garantizar la igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor.

Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, 1951

Artículos 15 y 17. Los Estados concederán a los refugiados el trato más favorable concedido en las mismas circunstancias a los nacionales de un país extranjero en cuanto a los sindicatos y el empleo remunerado.

Artículo 24. Los Estados concederán a los refugiados el mismo trato que a los nacionales en lo concerniente a las materias regidas por la legislación del trabajo, etc.

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

Declaración sobre los derechos humanos de los individuos que no son nacionales del país en el que viven, 1985

Apartados a), b) y c) del artículo 8. Derecho del extranjero a condiciones saludables y libres de peligros, a salarios justos y a igual remuneración por trabajo de igual valor sin distinciones de ningún género, a afiliarse a sindicatos y a la seguridad social.

Declaración de Principios de la OIT relativa a los derechos fundamentales en el trabajo, 1998

Convención Internacional sobre la protección de los derechos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares, 1990

Instrumentos regionales de derechos humanos

Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos (Carta de Banjul), 1981

Artículo 1. Obligación del Estado de reconocer los derechos consagrados en el capítulo I y obligación de adoptar medidas legislativas o de otra índole para dar efecto, entre otros, a los siguientes derechos:

Artículo 10. Derecho a la libertad de asociación.

Artículo 15. Derecho a trabajar en condiciones equitativas y satisfactorias, incluida la condición de igual remuneración por trabajo de igual valor.

Carta Africana sobre los Derechos y el Bienestar del Niño Africano, 1990

Artículo 1. Obligación del Estado de reconocer los derechos, libertades y obligaciones consagrados en la Carta y de arbitrar los medios necesarios para adoptar las medidas legislativas o de otra índole que se requieran para dar efecto a las disposiciones de la Carta, entre otras a las siguientes:

Artículo 8. Derecho de todo niño a la libertad de asociación.

Artículo 12. Obligación del Estado de reconocer el derecho del niño al descanso y el esparcimiento.

Carta Árabe de Derechos Humanos, 1990 (aún no está en vigor)

Artículo 2. El Estado debe garantizar a todas las personas que se encuentren en su territorio y estén sujetas a su jurisdicción el derecho a disfrutar de todos los derechos y libertades reconocidos en la Carta, sin distinción alguna, entre otros los siguientes:

Artículo 29. Derecho a organizar sindicatos y derecho de huelga.

Artículo 30. El Estado debe garantizar a todos los ciudadanos el derecho a una seguridad social integral.

Artículo 32. El Estado debe garantizar la igualdad de oportunidades en materia de trabajo, salarios justos e igual remuneración por trabajo de igual valor.

Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), 1969

Artículo 1. Los Estados se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en la Convención y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna.

Artículo 2. Los Estados se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de la Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

Artículo 16. Derecho de las personas a la libertad de asociación con fines laborales o de cualquier otra índole.

Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Protocolo de San Salvador), 1988

Artículo 1. Los Estados se comprometen a adoptar las medidas necesarias a fin de lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se reconocen en el Protocolo, entre otros los siguientes:

Artículo 9. Derecho a la seguridad social.

Artículo 7. Los Estados deben garantizar condiciones justas, equitativas y satisfactorias de trabajo para todos.

Artículo 8. Obligación del Estado de garantizar el derecho de los trabajadores a organizar sindicatos y el derecho de huelga.

Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, 1948

Artículo XIV. Derecho al trabajo en condiciones dignas.

Artículo XV. Derecho al tiempo libre.

Artículo XVI. Derecho a la seguridad social.

Artículo XXII. Derecho a asociarse con otros para formar sindicatos.

Convención europea para la protección de los derechos humanos y de las libertades fundamentales, 1950, enmendada por el Protocolo No. 11, de 1988

Artículo 1. Obligación del Estado de garantizar a todas las personas que se encuentren bajo su jurisdicción los derechos y libertades definidos en la sección 1 de la Convención, entre otros los siguientes:

Artículo 11. Derecho a asociarse con otros, incluido el derecho de organizar sindicatos y afiliarse a ellos para la protección de sus intereses.

Carta Social Europea, 1961

Artículos 2 y 3. El Estado debe comprometerse a garantizar unas condiciones de trabajo equitativas, seguras y salubres.

Artículo 5. El Estado debe garantizar que el derecho interno no sea de índole tal que menoscabe el derecho de los trabajadores a organizar asociaciones para la protección de sus intereses económicos y sociales y a afiliarse a ellas.

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

Protocolo adicional a la Carta Social Europea, 1988
(aún no se encuentra en vigor)

Artículo 6. El Estado debe garantizar el ejercicio efectivo del derecho de negociación colectiva.

Artículo 12. Los Estados se comprometen a establecer o mantener un régimen de seguridad social.

Parte II. Los Estados se comprometen a considerarse vinculados por las obligaciones establecidas en los siguientes artículos, entre ellas las que se mencionan seguidamente:

Artículo 1. Derecho de las personas a igualdad de oportunidades y de trato en materia de empleo, sin discriminaciones por razones de sexo.

Artículo 3. Los Estados se comprometen a adoptar medidas para que los trabajadores puedan contribuir a la determinación y el mejoramiento de las condiciones de trabajo.

Sección 7. Transporte de mercancías

Instrumento internacional

CNUDM (Artículos 22 2), 23)

SOLAS de 1974, en su forma enmendada

Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC)

Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC)

Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código BC)

Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radiactividad en cofres a bordo de los buques (Código INF)

Reglamento de transporte del OIEA, de 1996

Convención sobre la protección física de los materiales nucleares, de 1980

Sección 8. Transporte de pasajeros

Instrumento internacional

SOLAS de 1974, en su forma enmendada

Reglamento Sanitario Internacional, de 1951

Instrumento internacional

Reglamento Sanitario Internacional, de 1969

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes al transporte marítimo de pasajeros (y Protocolo), de 1961

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes al transporte marítimo del equipaje de pasajeros, de 1967 (todavía no ha entrado en vigor)

Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, de 1971, y Protocolo, de 1973

Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974, y sus Protocolos de 1976 y 1990 (todavía no han entrado en vigor) y de 2002

Acuerdo entre Dinamarca, Noruega y Suecia para facilitar el control sanitario del tráfico entre estos países, de 1955

Sección 9. Tráfico marítimo

Instrumento internacional

Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, de 1965, en su forma enmendada

Acuerdo de cooperación en la esfera de la navegación marítima comercial, de 1971

Sección 10. Seguridad de la navegación

Instrumento internacional

Disposiciones pertinentes

CNUDM

Artículos 94 3) c), 21 4), 39 2) a), 225, 261, 262.

Convención sobre la Alta Mar, de 1958

Artículo 10. Obligación de los Estados de adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de los abordajes.

Convención sobre la plataforma continental, de 1958

Artículo 5. Obligación de los Estados de respetar las zonas de seguridad.

SOLAS, de 1974, en su forma enmendada

Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, de 1972

Sección 11. Contaminación causada por buques

Instrumento internacional

Disposiciones pertinentes

Instrumentos de alcance mundial

CNUDM

Artículos 211 2), 211 3), 217 1), 217 3), 217 4), 217 6), 217 7), 217 8), 220 4).

Convención sobre la Alta Mar, de 1958

Artículo 24. Obligación de los Estados de dictar disposiciones para evitar la contaminación de los mares por los hidrocarburos vertidos de los buques.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio (MARPOL 73/78)

Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (todavía no ha entrado en vigor), de 2001

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 1990, y su Protocolo

Instrumentos regionales

Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, de 1976, y la enmienda de 1995 (todavía no ha entrado en vigor)

Artículo 6

Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) relativo a la cooperación en la prevención de la contaminación causada por los buques y, en casos de emergencia, la lucha contra la contaminación del Mar Mediterráneo, de 2002 (todavía no ha entrado en vigor)

Artículo 4

Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación, de 1978

Artículo IV

Convención sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central, de 1981

Artículo 5

Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, de 1981

Artículo 4

Protocolo (al Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste) para la conservación y ordenación de las zonas marinas y costeras protegidas del Pacífico Sudeste, de 1989

Artículo VII

Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén, de 1982

Artículo IV

Protocolo (al Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia, de 1982

Artículo IV

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe, de 1983	<i>Artículo 5</i>
Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África oriental, de 1985	<i>Artículo 5</i>
Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico sur, de 1986	<i>Artículo 6</i>
Protocolo (al Tratado Antártico) sobre la protección del medio ambiente, de 1991	<i>Anexo IV</i>
Convenio sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación, de 1992	<i>Artículo VIII</i>
Convenio sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico, 1992	<i>Artículo 8</i> <i>Anexo IV</i>
Acuerdo de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) sobre la conservación de la naturaleza y de los recursos naturales, de 1985	<i>Artículo 11</i>

Sección 12

Contaminación causada por vertimientos y gestión de residuos

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Instrumentos de alcance mundial	
CNUDM	Artículos 210 5), 216 1) b)
Convención sobre la Alta Mar, de 1958	Artículo 25. Obligación de los Estados de adoptar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radiactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los organismos internacionales competentes.
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, de 1972, y su Protocolo de 1996	
Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, de 1989	
Convención mixta sobre seguridad en la gestión del combustible gastado y sobre seguridad en la gestión de desechos radiactivos, de 1997	

Instrumentos regionales

Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, de 1976, y su enmienda de 1995 (todavía no ha entrado en vigor)	<i>Artículo 5</i>
Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo causada por vertidos desde buques y aeronaves, de 1976, y su enmienda de 1995 (todavía no ha entrado en vigor)	<i>Artículos 10 y 11</i>
Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) sobre la prevención de la contaminación del Mar Mediterráneo por el movimiento transfronterizo de desechos y su eliminación, de 1996 (todavía no ha entrado en vigor)	<i>Artículo 5</i>
Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo, de 1995	<i>Artículo 6</i>
Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación, de 1978	<i>Artículo V</i>
Protocolo (al Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación) sobre el control del transporte marítimo transfronterizo de desechos peligrosos y otros desechos y su eliminación, de 1998	<i>Artículos 4 y 6</i>
Convención sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central, de 1981	<i>Artículo 6</i>
Convenio para la protección del medio marino y la zona costera del Pacífico sudeste, de 1981	<i>Artículo 4</i>
Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Aden, de 1982	<i>Artículo V</i>
Protocolo (al Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Aden) sobre la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia, de 1982	<i>Artículo V</i>
Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe, de 1983	<i>Artículo 6</i>
Protocolo (al Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe) sobre fauna, flora y zonas especialmente protegidas, de 1990	<i>Artículo 5</i>
Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África oriental, de 1985	<i>Artículo 6</i>

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Protocolo (al Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África oriental) relativo a zonas protegidas y a la flora y fauna silvestres de la región de África oriental, de 1985	<i>Artículo 10</i>
Tratado sobre la zona desnuclearizada del Pacífico Sur, de 1985	<i>Artículo 7</i>
Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur, de 1986	<i>Artículo 10</i>
Convención de prohibición de la importación a los países insulares del Foro de desechos peligrosos y radiactivos y sobre el control del movimiento transfronterizo y la ordenación de desechos peligrosos dentro de la región del Pacífico meridional, de 1995	<i>Artículo 4</i>
Protocolo (al Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur) para prevenir la contaminación por vertimiento en la región del Pacífico Sur, de 1986	<i>Artículos 11 y 12</i>
Protocolo (al Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur) para la protección del Pacífico sudeste contra la contaminación radiactiva, de 1989	<i>Artículos II, XI y XII</i>
Protocolo (al Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur) para la conservación y ordenación de las zonas marítimas y costeras protegidas del Pacífico sudeste, de 1989	<i>Artículo VII</i>
Convención de Bamako sobre la prohibición de la importación a África, la fiscalización de los movimientos transfronterizos y la gestión dentro de África de desechos peligrosos, de 1991	<i>Artículo 4</i>
Acuerdo regional de los países de Centroamérica sobre el movimiento transfronterizo de residuos peligrosos, de 1992	<i>Artículo 3</i>
Convenio sobre la protección del medio marino de la zona del Mar Báltico, de 1992	<i>Artículo 11</i> <i>Anexo V</i>
Convenio sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación, de 1992	<i>Artículo X</i>
Protocolo (al Convenio sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación) sobre la protección del medio marino del Mar Negro contra la contaminación por vertimientos, de 1992	<i>Artículos 7 y 8</i>
Convenio sobre la protección del medio marino del Atlántico nordeste, de 1992	<i>Artículo 4</i> <i>Anexo II</i>
Tratado de Pelindaba sobre una zona libre de armas nucleares en África, de 1995	<i>Artículo 7</i>
Tratado sobre el establecimiento de una zona libre de armas nucleares en Asia sudoriental, de 1995	<i>Artículo 3</i>
Protocolo (al Tratado Antártico) sobre la protección del medio ambiente, de 1991	<i>Anexo III</i>

Sección 13 Incidentes de contaminación/respuesta de emergencia

Instrumento internacional

Disposiciones pertinentes

Instrumentos mundiales

CNUDMI

Artículos 198 y 199

MARPOL 73/78

Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 1990

Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas, de 2000

Convención sobre la pronta notificación de accidentes nucleares, de 1986

Convención sobre asistencia en caso de accidente nuclear o emergencia radiológica, de 1986

Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta radiactividad en cofres a bordo de los buques (código INF), de 1999

Instrumentos regionales

Acuerdo entre Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia para la cooperación en la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos, de 1971

Artículo 6

Protocolo (al Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia, de 1978

Artículo VII

Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) relativo a la cooperación para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia en el Mar Mediterráneo, de 1976

Artículo 8

Protocolo (al Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación) relativo a la cooperación en la prevención de la contaminación causada por los buques y, en casos de emergencia, la lucha contra la contaminación del Mar Mediterráneo, de 2002 (todavía no ha entrado en vigor)

Artículo 9

Acuerdo de cooperación regional para la lucha contra la contaminación del Pacífico sudoriental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas en caso de emergencia, de 1981

Artículo IX

Protocolo (a la Convención sobre la cooperación para la protección y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras de la región del África occidental y central) sobre cooperación para la lucha contra la contaminación en casos de emergencia, de 1981

Artículo 7

Protocolo (al Convenio regional para la conservación del medio ambiente del Mar Rojo y el Golfo de Adén) relativo a la cooperación regional para combatir la contaminación por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en caso de emergencia, de 1982

Artículo IX

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Protocolo (al Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe) relativo a la cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos en la región del Gran Caribe, de 1983	<i>Artículo 5</i>
Acuerdo para la cooperación en la lucha contra la contaminación del Mar del Norte por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, de 1983	<i>Artículo 5</i>
Protocolo (al Convenio para la protección, la ordenación y el desarrollo del medio marino y costero de la región de África oriental) relativo a la cooperación en la lucha contra la contaminación marina en casos de emergencia en la región oriental de África, de 1985	<i>Artículo 5</i>
Protocolo (al Convenio para la protección de los recursos naturales y el medio ambiente de la región del Pacífico Sur) relativo a la cooperación en la lucha contra la contaminación en casos de emergencia en la región del Pacífico sudoriental, de 1986	<i>Artículo 5</i>
Acuerdo de cooperación para la protección de las costas y de las aguas de la región del Atlántico del nordeste contra la contaminación provocada por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, de 1990	<i>Artículo 7</i>
Protocolo (al Tratado Antártico) sobre la protección del medio ambiente, de 1991	<i>Artículo 15</i>
Convención sobre la protección del medio marino en la región del Mar Báltico, de 1992	<i>Artículo 13</i>
Protocolo (al Convenio sobre la protección del Mar Negro contra la contaminación) sobre la cooperación para combatir la contaminación del medio marino del Mar Negro por hidrocarburos y otras sustancias dañinas en casos de emergencia, de 1992	<i>Artículos 3 y 6</i>

Sección 14

Asistencia en el mar

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
CNUDM	<i>Artículo 98 1) a), b) y c)</i>
Convención sobre la Alta Mar, de 1958	<p><i>Artículo 12.</i> Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:</p> <p>a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;</p> <p>b) Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;</p> <p>c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.</p>

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

SOLAS de 1974, en su forma enmendada

Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979

Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de auxilios y salvamentos marítimos, de 1910

Convenio Internacional sobre Salvamento, de 1989

Sección 15. Investigación de accidentes

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

CNUDM

Artículo 94 7)

SOLAS de 1974, en su forma enmendada

Regla I/21

MARPOL 73/78

Artículo 12

Convención sobre líneas de carga

Artículo 23

Código de investigación de accidentes e incidentes marítimos (resolución A.849(20), de la Asamblea de la OMI modificada por la resolución A.884 (21))

Véanse las disposiciones aplicables

**Sección 16
Responsabilidad**

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

*Párrafos 1), 2) y 3) del artículo 263***Hidrocarburos y otras sustancias, con excepción de las nucleares**

Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969, y sus protocolos de 1976 y 1992, con las modificaciones introducidas en 2000

Párrafo 10) del artículo VII del Convenio de 1969

Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971, sus Protocolos de 1976 y 1992, con las modificaciones introducidas en 2000, y su Protocolo de 2003

Véanse las disposiciones aplicables

Convenio sobre la limitación de la responsabilidad en las reclamaciones marítimas, 1976, y su Protocolo de 1996 (el Protocolo aún no está en vigor)

Véanse las disposiciones aplicables

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (aún no en vigor)

Párrafo 10) del artículo 12

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de buques, 2001

Párrafos 7) y 11) del artículo 7

Protocolo sobre responsabilidad e indemnización por daños resultantes de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación, 1999

Véanse las disposiciones aplicables

Sustancias nucleares

Convenio sobre la responsabilidad de los explotadores de buques nucleares, 1962 (aún no en vigor)

Párrafo 2) del artículo III

Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971

Véanse las disposiciones aplicables

Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1963 y su Protocolo facultativo sobre la solución obligatoria de controversias, de 1963, y Protocolo que enmienda la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1997 (el Protocolo aún no ha entrado en vigor)

Artículo III. Obligación de los Estados⁷⁸ de incluir en el certificado de garantía una declaración que haga constar que la persona designada en el certificado es un explotador en el sentido de la Convención.

Artículo VII. Obligación de los Estados de especificar los términos del seguro o garantía que deben mantener los explotadores.

Convención de París sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, 1960, y Protocolos de 1964 y 1982

Párrafo c) del artículo 4. Obligación de los Estados de incluir en el certificado de garantía una declaración que haga constar que la persona designada en el certificado es un explotador en el sentido de la Convención.

Párrafo a) del artículo 10. Obligación de los Estados de especificar los términos del seguro o garantía que se exige de los explotadores.

Convenio complementario del Convenio de París acerca de la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, tal como ha sido modificado, 1963, y Protocolos de 1964 y 1982

Véanse las disposiciones aplicables

Protocolo Común relativo a la aplicación de la Convención de Viena y del Convenio de París sobre responsabilidad civil por daños nucleares, 1988⁷⁹

Véanse las disposiciones aplicables

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención sobre indemnización suplementaria por daños nucleares, 1997 (aún no en vigor)	<i>Apartado b) i) del párrafo 1 del artículo V.</i> Obligación de los Estados de proporcionar indemnización en los casos de daños nucleares sufridos a bordo de un buque que ostente el pabellón de una Parte contratante o por el buque. <i>Artículo VI.</i> Obligación de los Estados de informar de todo accidente nuclear
Convención sobre la pronta notificación de accidentes nucleares, 1986	<i>Véanse las disposiciones aplicables</i>

Sección 17 **Reclamaciones marítimas**

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimos, 1926	<i>Artículo 1.</i> Obligación de los Estados de reconocer los privilegios, hipotecas y otras cargas análogas a que estén sujetos los barcos, debidamente establecidos de conformidad con la ley del Estado contratante al que pertenezcan los buques e inscritos en un registro público. <i>Artículo 12.</i> Obligación de los Estados de prescribir la naturaleza y forma de los documentos que han de llevarse a bordo de los buques, en los que deben anotarse las hipotecas.
Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimos	<i>Artículo 2.</i> Obligación de los Estados de determinar el rango de las hipotecas. <i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de no permitir la cancelación de la matrícula de un buque sin el consentimiento escrito de todos los titulares de hipotecas inscritas. <i>Artículo 10.</i> Obligación de los Estados de notificar las ventas forzosas. <i>Artículo 11.</i> Obligación de los Estados de registrar los cambios en la matriculación.
Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993 (aún no en vigor)	<i>Artículo 2.</i> Obligación de los Estados de determinar el rango de las hipotecas inscritas. <i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de no permitir que el propietario cancele la matrícula de un buque a menos que se hayan previamente levantado todas las hipotecas o cargas o se haya obtenido el consentimiento escrito de todos los titulares de las mismas.

Artículo 11. Obligación de los Estados de notificar las ventas forzosas.

Artículo 16. Obligación de los Estados de prevenir que los buques inscritos en un Estado enarbolen temporalmente el pabellón de otro Estado a menos que se hayan satisfecho previamente todas las hipotecas o cargas inscritas sobre ese buque o se haya obtenido el consentimiento escrito de los titulares de todos ellos.

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje *Véanse las disposiciones aplicables*

Sección 18 **Seguridad marítima y delincuencia en el mar**

Convención sobre la Alta Mar, 1958

Artículo 13. Obligación de los Estados de adoptar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques que enarbolen su pabellón.

Artículo 14. Obligación de los Estados de cooperar en la represión de la piratería.

Artículo 27. Obligación de los Estados de prever como delito punible de acuerdo con su legislación interna la rotura de un cable submarino por buques que enarbolen su pabellón.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Párrafos 1), 3), 6) y 7) del artículo 94, y artículos 99, 100, 108, 109 y 113

Convención para la protección de cables telegráficos submarinos, 1884

Artículo 2. Los Estados deben prever como delito punible de acuerdo con su legislación interna la rotura de un cable submarino.

Convención sobre la esclavitud, 1926
enmendada por el Protocolo para modificar la Convención sobre la esclavitud, 1953

Artículo 3. Los Estados se comprometen a tomar todas las medidas útiles para prevenir y reprimir el embarque, desembarco y transporte de esclavos en todos los barcos que enarbolen su pabellón.

Artículo 4. Obligación de los Estados de prestar asistencia a otros Estados Partes con el objeto de llegar a la supresión de la esclavitud y de la trata de esclavos.

Artículo 6. Obligación de los Estados de reprimir las infracciones como delitos punibles de conformidad con su legislación interna.

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención suplementaria sobre la abolición de la esclavitud, la trata de esclavos y las instituciones y prácticas análogas a la esclavitud, 1956	<i>Párrafo 1) del artículo 3.</i> Obligación de los Estados de prever el comercio de esclavos como delito punible en su legislación interna. <i>Párrafo 2) del artículo 3.</i> Obligación de los Estados de impedir que los buques que enarbolan su pabellón transporten esclavos.
Convención única sobre estupefacientes, 1961, enmendada por el Protocolo de modificación de la Convención única sobre estupefacientes, 1975	<i>Artículo 32.</i> Obligación de los Estados de adoptar precauciones apropiadas para impedir el uso indebido o la desviación con fines ilícitos de sustancias destinadas a ser utilizadas en la administración de primeros auxilios o en casos de urgencia a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.
Convenio sobre sustancias sicotrópicas, 1971	<i>Artículo 14.</i> Obligación de los Estados de adoptar precauciones adecuadas para evitar que se haga un uso inadecuado o se desvíen para fines ilícitos las sustancias necesarias para la prestación de primeros auxilios, o para casos de urgencia, que se lleven a bordo de un buque que enarbole su pabellón.
Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, 1988	<i>Artículo 4.</i> Obligación de los Estados de hacer efectiva su jurisdicción con respecto a los delitos que se cometan a bordo de un buque que enarbole su pabellón. <i>Artículo 17.</i> Obligación de los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito por mar.
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	<i>Artículo 6.</i> Obligación de los Estados de hacer efectiva su jurisdicción si se comete un delito a bordo de un buque que enarbole su pabellón. <i>Párrafo 2) del artículo 8.</i> Obligación de los Estados de asegurarse de que los capitanes de sus buques tengan la obligación de comunicar a las autoridades de otro Estado parte su propósito de entregar a una persona de la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido un delito. <i>Párrafo 4) del artículo 8.</i> Obligación de los Estados de asegurarse de que los capitanes de sus buques tengan la obligación de suministrar a las autoridades del Estado receptor las pruebas relacionadas con el presunto delito que obren en su poder.
Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (en particular capítulo XI-1)	<i>Regla 5/8.</i> Obligación de los Estados de transmitir un registro resumido continuo de los buques que enarbolaban anteriormente su pabellón a la Administración del Estado receptor. <i>Regla 3.</i> Obligación de los Estados de establecer niveles de seguridad y proporcionar la información pertinente a los buques que enarbolan su pabellón. <i>Regla 13.</i> Obligación de los Estados de comunicar información a la OMI así como a los sectores naviero y portuario.

Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, 2002 (Código PBIP)

Artículo 4. Obligación de los Estados de establecer niveles de seguridad y proporcionar orientaciones para la protección contra incidentes que afecten a la seguridad.

Artículo 5. Obligación de los Estados de efectuar evaluaciones de seguridad relativas a la interfaz buque/puerto o a la actividad desarrollada de un buque a otro; *asimismo*, obligación de los Estados de aprobar un plan de seguridad de los buques; de verificar la observancia de la parte XI del Convenio SOLAS y la parte A del Código PBIP por los buques que enarbolan su pabellón, y de ejercer control y aplicar medidas coercitivas en caso necesario; de ensayar los planes aprobados; de transmitir a la Administración del Estado receptor los documentos correspondientes a los buques que enarbolaban anteriormente su pabellón, y de comunicar información a la OMI y a los sectores naviero y portuario.

Convenio Internacional para la represión de la financiación del terrorismo, 1999

Artículo 4. Obligación de los Estados de tipificar en su legislación interna determinados delitos.

Artículo 7. Obligación de los Estados de establecer su jurisdicción respecto de delitos cometidos a bordo de un buque que enarbole su pabellón.

Artículo 18. Obligación de los Estados de cooperar en la prevención de los delitos.

Convenio internacional para la represión de los atentados terroristas cometidos con bombas, 1997

Artículo 4. Obligación de los Estados de tipificar en su legislación interna determinados delitos.

Artículo 6. Obligación de los Estados de establecer su jurisdicción sobre los delitos cometidos a bordo de un buque que enarbole su pabellón.

Artículo 15. Obligación de los Estados de cooperar en la prevención de los delitos.

Convención internacional contra la toma de rehenes, 1979

Artículo 2. Obligación de los Estados de tipificar en su legislación interna determinados delitos.

Artículo 4. Obligación de los Estados de cooperar en la prevención de los delitos.

Artículo 5. Obligación de los Estados de establecer su jurisdicción cuando los delitos se cometan a bordo de un buque matriculado en ellos.

Convención sobre la protección física de los materiales nucleares, 1980

Artículo 3. Obligación de los Estados de adoptar medidas apropiadas para asegurarse de que queden protegidos los materiales nucleares que se encuentren a bordo de un buque que enarbole su pabellón.

Artículo 8. Obligación del Estado de establecer su jurisdicción si el delito ha sido cometido a bordo de un buque matriculado en él.

<i>Instrumento internacional</i>	<i>Disposiciones pertinentes</i>
Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, 2000	<i>Artículo 11.</i> Obligación de los Estados de penalizar la comisión de determinados delitos en su legislación nacional.
Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, 2000 (aún no en vigor)	<i>Artículo 15.</i> Obligación de los Estados de establecer su jurisdicción respecto de delitos cometidos a bordo de un buque que enarbole su pabellón.
Protocolo contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, sus piezas y componentes y municiones, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, 2001 (aún no en vigor)	<i>Artículo 6.</i> Obligación de los Estados de tipificar determinados delitos en su legislación nacional.
Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional, 2000 (aún no en vigor)	<i>Artículo 7.</i> Obligación de los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de migrantes.
Convenio para la represión de la trata de personas y de la explotación de la prostitución ajena, 1950	<i>Párrafo 4 del artículo 8.</i> Obligación de los Estados de responder con celeridad a toda solicitud de confirmación de una matrícula.
	<i>Párrafo 6 del artículo 8.</i> Obligación de los Estados de designar una autoridad para recibir y atender las solicitudes de confirmación de nacionalidad o las solicitudes de visita.
	<i>Artículo 6.</i> Obligación de los Estados de permitir, de conformidad con su ordenamiento jurídico interno, el decomiso de determinados objetos enumerados.
	<i>Artículo 10.</i> Obligación de los Estados de establecer un sistema de licencias y sólo autorizar la exportación con arreglo a determinadas condiciones enumeradas.
	<i>Artículo 13.</i> Obligación de los Estados de cooperar a fin de prevenir, combatir y erradicar la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego.
	<i>Artículo 9.</i> Obligación de los Estados de adoptar medidas para prevenir y combatir la trata de personas.
	<i>Artículo 11.</i> Obligación de los Estados de prever, cuando proceda, la obligación de los transportistas comerciales de cerciorarse de que todos los pasajeros tengan en su poder los documentos de viaje requeridos para entrar en el Estado receptor.
	<i>Artículos 1 a 5.</i> Obligación de los Estados de tipificar determinados delitos en su legislación interna.
	<i>Artículo 17.</i> Obligación de los Estados de promulgar las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para proteger a los inmigrantes o emigrantes durante su viaje y adoptar medidas adecuadas para ejercer vigilancia durante los viajes a fin de impedir la trata de personas para fines de prostitución.

Convención sobre la prevención y el castigo de delitos contra personas internacionalmente protegidas, inclusive los agentes diplomáticos, 1973	<p><i>Artículo 2.</i> Obligación de los Estados de tipificar determinados delitos en su legislación interna.</p> <p><i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de instituir su jurisdicción sobre determinados delitos cometidos a bordo de un buque matriculado en ellos.</p> <p><i>Artículo 4.</i> Obligación de los Estados de cooperar en la prevención de determinados delitos.</p>
Convención contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruelles, Inhumanas o Degradantes, 1984	<p><i>Párrafo 1) del artículo 4.</i> Obligación de los Estados de velar por que todos los actos de tortura constituyan delitos conforme a su legislación penal interna.</p> <p><i>Párrafo 2) del artículo 4.</i> Obligación de los Estados de hacer punibles esos delitos con arreglo a su legislación interna.</p> <p><i>Párrafo 1) del artículo 5.</i> Obligación de los Estados de instituir su jurisdicción sobre los delitos cometidos en buques que enarbolen su pabellón.</p>
Convención Internacional relativa a los polizones, 1957 (aún no en vigor)	<p><i>Artículo 3.</i> Obligación de los Estados de aceptar a los polizones hallados en los buques que enarbolen su pabellón si no pueden hallarse otras soluciones prescritas en la Convención.</p>
Convenio de Facilitación del tráfico marítimo internacional, 1965 (enmiendas de 2002) (en particular el capítulo 4)	<p><i>Regla 4.2.</i> Obligación de los Estados de cooperar en la prevención y solución de los incidentes relativos al hallazgo de polizones y de velar por el pronto retorno o repatriación de éstos.</p> <p><i>Regla 4.3.2.1.</i> Obligación de los Estados de exigir a los propietarios y capitanes de buques que adopten disposiciones de seguridad para evitar que suban polizones a bordo.</p> <p><i>Regla 4.3.2.3.</i> Obligación de los Estados de exigir que los buques que enarbolen su pabellón, con excepción de los buques de pasajeros, se sometan a un cuidadoso registro en los puertos en que existe un elevado riesgo de que suban polizones a bordo.</p> <p><i>Regla 4.4.2.</i> Obligación de los Estados de exigir a los capitanes de los buques que enarbolen su pabellón que velen por la seguridad, salud y bienestar de los polizones mientras se hallen a bordo.</p> <p><i>Regla 4.6.1.</i> Obligación de los Estados de exigir a los capitanes de buques que enarbolen su pabellón que establezcan la identidad de los polizones y sus puertos de embarque y notifiquen al próximo puerto de escala.</p> <p><i>Regla 4.6.3.</i> Obligación de los Estados de exigir a los capitanes de los buques que enarbolen su pabellón que traten de manera confidencial, si fuese necesario, la información de un polizón que declara ser refugiado.</p>

Regla 4.8. Obligación de los Estados de instar a los propietarios de buques que enarboles su pabellón que impartan instrucciones a sus capitanes de que no se desvíen del viaje previsto para que desembarque un polizón, a menos que sea aplicable una de las excepciones enumeradas.

Regla 4.13.1. Obligación de los Estados de ayudar al capitán/propietario de un buque que enarbole su pabellón, y cooperar con él, en la identificación de un polizón, la petición a otros Estados de que ayuden al desembarco del polizón en la primera oportunidad, y las disposiciones necesarias para el desembarco y repatriación del polizón.

Instrumentos regionales

Acuerdo europeo para la represión de transmisiones radiofónicas de las estaciones fuera de los territorios nacionales, 1965

Artículo 2. Obligación de los Estados de adoptar medidas apropiadas para tipificar como delitos ciertos actos en su legislación interna.

Artículo 3. Obligación de los Estados de aplicar las disposiciones del Acuerdo a personas que se encuentren a bordo de sus buques.

Convención para la protección del medio ambiente mediante el derecho penal, 1998 (aún no en vigor)

Artículos 2, 3, 4 y 6. Obligación de los Estados de tipificar como delitos ciertos actos en su legislación interna.

Artículo 5. Obligación del Estado de instituir su jurisdicción si se ha cometido el delito a bordo de un buque matriculado en él o que enarbole su pabellón.

Artículo 7. Obligación de los Estados de adoptar las medidas que puedan ser necesarias para permitir la confiscación de los instrumentos y productos del delito, o de bienes cuyo valor corresponda a ese producto.

Artículo 9. Obligación de los Estados de adoptar las medidas que puedan ser necesarias para permitir la imposición de medidas o sanciones penales o administrativas a las personas jurídicas en cuyo nombre, sus órganos, sus miembros u otros representantes hayan cometido un delito.

Artículo 12. Obligación de los Estados de proporcionar la más amplia cooperación en las investigaciones y actuaciones judiciales relativas a los delitos penales.

Acuerdo sobre tráfico ilícito por mar en aplicación del artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas, 1994

Artículo 2. Obligación de un Estado de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de drogas.

Artículo 3. Obligación de un Estado de establecer su jurisdicción con respecto a los delitos cometidos a bordo de una nave que enarbole su pabellón.

<p>Acuerdo relativo a la cooperación para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por aire y por mar en la zona del Caribe, 2003 (todavía no ha entrado en vigor)</p>	<p><i>Artículo 14.</i> Obligación de un Estado de notificar si desea ejercer su jurisdicción preferente sobre naves que enarboles el pabellón de ese Estado en casos en que se necesita la autorización previa de otro Estado para aplicar medidas de represión.</p> <p><i>Artículo 17.</i> Obligación de un Estado de designar a una autoridad encargada de responder a las solicitudes de confirmación de la nacionalidad o de autorización para abordar naves que enarboles el pabellón de ese Estado.</p> <p><i>Artículo 22.</i> Obligación de un Estado de informar a los propietarios y capitanes de las naves que enarboles su pabellón de la posibilidad de que sean abordadas por nacionales de otros Estados.</p> <p><i>Artículo 2.</i> Obligación de un Estado de cooperar en la lucha contra el tráfico ilícito en aguas de la zona del mar Caribe.</p> <p><i>Artículo 16, párrafo 1.</i> Obligación de un Estado de aceptar el abordaje de naves que enarboles el pabellón de ese Estado por otros Estados partes, a menos que se apliquen el párrafo 2 o el párrafo 3.</p> <p><i>Artículo 23.</i> Obligación de un Estado de establecer su jurisdicción respecto de un delito que se ha cometido a bordo de una nave que enarbola el pabellón de ese Estado.</p>
<p>Convención Interamericana contra la fabricación y el tráfico ilícitos de armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales relacionados, de 1997</p>	<p><i>Artículo 9.</i> Obligación de un Estado de establecer un sistema de licencias para el comercio de armas de fuego y asegurar que otros Estados emitan las licencias necesarias antes de autorizar el embarque.</p> <p><i>Artículo 13.</i> Obligación de un Estado de cooperar en el rastreo de armas de fuego objeto de tráfico ilícito.</p>
<p>Convención sobre estupefacientes y sustancias psicotrópicas, de 1990, de la Asociación del Asia Meridional para la Cooperación Regional (SAARC)</p>	<p><i>Artículo 3.</i> Obligación de un Estado de tipificar delitos punibles en virtud de su derecho nacional.</p> <p><i>Artículo 5.</i> Obligación de un Estado de establecer su jurisdicción si se ha cometido un delito a bordo de una nave que enarbola el pabellón de ese Estado.</p> <p><i>Artículo 7.</i> Obligación de un Estado de conceder la extradición o enjuiciar al presunto delincuente.</p> <p><i>Artículo 13.</i> Obligación de un Estado de cooperar en las actividades de lucha contra la delincuencia.</p>
<p>Convención Interamericana contra el Terrorismo, de 2002</p>	<p><i>Artículo 1.</i> Los Estados adoptarán las medidas necesarias para fortalecer la cooperación con objeto de prevenir, sancionar y eliminar el terrorismo.</p> <p><i>Artículo 2.</i> Para los propósitos de la Convención, se entiende por “delitos” aquellos establecidos, entre otros instrumentos, en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, de 1988.</p>

*Instrumento internacional**Disposiciones pertinentes*

Convención de la Organización de la Unidad Africana (OUA) para prevenir y combatir el terrorismo, de 1999

Artículo 4. Obligación de un Estado de establecer un régimen jurídico y administrativo para prevenir, combatir y erradicar la financiación del terrorismo y para lograr una cooperación internacional efectiva a ese respecto.

Artículo 2. Los Estados deben comprometerse a tipificar delitos punibles en virtud del derecho nacional.

Artículo 4. Obligación de los Estados de adoptar toda medida legítima encaminada a prevenir y combatir el terrorismo.

Artículo 5. Obligación de un Estado de cooperar en las actividades para prevenir y combatir el terrorismo.

Artículo 6. Un Estado debe establecer su jurisdicción sobre las naves que enarbolan su pabellón.

Convenio de la Organización de la Conferencia Islámica para la lucha contra el terrorismo internacional, de 1999 (todavía no ha entrado en vigor)

Artículo 1, párrafo 4. Los delitos estipulados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus disposiciones relativas a la piratería en el mar, y los delitos estipulados en el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima se consideran, entre otras cosas, también como delitos de terrorismo.

El apartado d) del artículo 2 dispone que todos los tipos de delitos internacionales, incluido el tráfico ilícito de estupefacientes y seres humanos, y el blanqueo de dinero con el fin de financiar objetivos terroristas, se considerarán delitos de terrorismo.

Artículo 3 II). Los Estados se deben comprometer a prevenir y combatir delitos de terrorismo; tienen la obligación, entre otras cosas, de velar por el desarrollo y fortalecimiento de sistemas relacionados con procedimientos de vigilancia, la seguridad en las fronteras, y las vías terrestres, marítimas y aéreas a fin de prevenir la infiltración por ellas.

Artículo 4. Obligación de un Estado de establecer la cooperación entre los Estados contratantes para prevenir y combatir el terrorismo.

Convención árabe sobre la represión del terrorismo, 1998

Artículo 1. Los actos mencionados en las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, relativas a la piratería en la alta mar, entre otras, también se considerarán como delitos de terrorismo.

Artículo 4. Obligación de un Estado de cooperar en las actividades de prevención y represión de delitos de terrorismo.

Sección 19

Conservación y ordenación de los recursos marinos vivos

Instrumento internacional
Disposiciones pertinentes

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Artículos 61, párrafo 5; 62, párrafo 4; 63, párrafo 2; 64; 65; 66, párrafo 3, apartado a); 117; 118; 119, párrafo 1, apartados a) y b); 119 párrafo 2

Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, 1958

Artículo 3. Obligación de los Estados de adoptar, para las naves que enarboles sus pabellones, medidas para la conservación de los recursos vivos afectados.

Artículo 4. Obligación de los Estados de entablar negociaciones con miras a establecer por acuerdo, para las naves que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para la conservación de los recursos vivos (en el caso en que dos o más Estados pesquen la misma población de peces en una zona de la alta mar).

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 migratorias, de 1995

Véase el cuadro B

Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, de 1993

Véase infra

Artículo III, párrafo 1, apartado a). Obligación de los Estados de tomar las medidas necesarias para asegurar que los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón no se dediquen a actividad alguna que debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación.

Apartado b). En caso de que un Estado Parte, de conformidad con el párrafo 2 del artículo II, haya eximido de la aplicación de otras disposiciones del presente acuerdo a los buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora autorizados a enarbolar su pabellón, dicha parte deberá adoptar, no obstante, medidas efectivas con respecto a cualquiera de dichos buques pesqueros cuya actividad debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación. Estas medidas deberán ser tales que garanticen que el buque pesquero deje de dedicarse a actividades que debiliten la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación.

Artículo III, párrafo 2. Obligación de los Estados de no permitir que un buque pesquero autorizado a enarbolar su pabellón se utilice en la pesca en alta mar, a no ser que haya sido autorizado para ello por la autoridad o autoridades de dicho Estado. El buque pesquero así autorizado pescará de conformidad con las condiciones establecidas en la autorización.

Artículo III, párrafo 3. Obligación de los Estados de no permitir que un buque pesquero autorizado a enarbolar su pabellón sea utilizado para pescar en alta mar a no ser que la parte considere que, teniendo en cuenta los vínculos existentes entre ella y el buque pesquero de que se trate, pueda ejercer efectivamente sus responsabilidades en virtud del presente Acuerdo con respecto a dicho buque pesquero.

Artículo III, párrafo 4. En el caso de que un buque pesquero que haya sido autorizado por una Parte para ser utilizado en la pesca en alta mar deje de estar autorizado a enarbolar el pabellón de dicha parte, se considerará que ha sido cancelada la autorización a pescar en alta mar.

Artículo III, párrafo 5, apartado a). Obligación de los Estados de no autorizar a pescar en alta mar a ningún buque pesquero, registrado anteriormente en el territorio de otro Estado y que haya debilitado la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación, a no ser que haya constatado que:

i) Se ha cumplido el período de suspensión de la autorización, impuesto por otra Parte, para que dicho buque pesquero se utilice en la pesca en alta mar; y

ii) Ninguna Parte ha retirado, en los últimos tres años, autorización alguna para que dicho buque pesquero se utilice en la pesca en alta mar;

Apartado b). Las disposiciones del apartado a) anterior se aplicarán también a los buques pesqueros anteriormente registrados en el territorio de un Estado que no sea parte en el presente acuerdo, siempre que la parte interesada disponga de información suficiente sobre las circunstancias en las que se suspendió o retiró la autorización para pescar.

Artículo III, párrafo 6. Obligación de los Estados de asegurar que todos los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón y que hayan sido inscritos en el registro que se ha de llevar de conformidad con el artículo IV, estén marcados de tal manera que puedan identificarse fácilmente, de conformidad con las normas generalmente aceptadas, tales como las Especificaciones Uniformes de la FAO para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras.

Artículo III, párrafo 7. Obligación de los Estados de asegurar que el buque pesquero autorizado a enarbolar su pabellón le proporcione las informaciones sobre sus operaciones que puedan resultar necesarias para que los Estados puedan cumplir las obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo, incluyendo, en particular, la información relativa al área de sus operaciones de pesca y a sus capturas y desembarques.

Artículo III, párrafo 8. Obligación de los Estados de adoptar medidas de ejecución con respecto a los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón que contravengan lo dispuesto en el presente Acuerdo, llegando incluso a considerar, si fuera apropiado, la contravención de dichas disposiciones como infracción en la legislación nacional. Las sanciones aplicables a tales contravenciones deberán ser lo bastante severas como para garantizar el cumplimiento efectivo de las disposiciones de este Acuerdo y privar a los infractores de los beneficios derivados de sus actividades ilegales. Dichas sanciones incluirán, en el caso de infracciones graves, la denegación, suspensión o retiro de la autorización para ser utilizado en la pesca en alta mar.

Artículo IV. Obligación de los Estados, a los efectos del presente Acuerdo, de mantener un registro de los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón y a ser utilizados en la pesca en alta mar, y de adoptar las medidas necesarias para asegurar que dichos buques pesqueros estén incluidos en dicho registro.

Artículo VI, párrafo 1. Obligación de los Estados de poner puntualmente a disposición de la FAO la siguiente información sobre cada uno de los buques pesqueros inscritos en el registro que deberá mantenerse en virtud del artículo IV:

- a) Nombre del buque pesquero, número de registro, nombres anteriores (si se conocen), y puerto de registro;
- b) Pabellón anterior (en su caso);
- c) Señal de llamada de radio internacional (en su caso);
- d) Nombre y dirección del propietario o propietarios;
- e) Lugar y fecha de construcción;

- f) Tipos de buque;
- g) Eslora.

Artículo VI, párrafo 2. Obligación de los Estados de poner a disposición de la FAO, en la medida de lo posible, la siguiente información adicional respecto a cada uno de los buques pesqueros inscritos en el registro que deberá mantenerse en virtud del artículo IV:

- a) Nombre y dirección del armador o armadores (en su caso);
- b) Tipo de método o método de pesca;
- c) Puntal de trazado;
- d) Manga;
- e) Tonelajes de registro bruto;
- f) Potencia del motor o motores principales.

Artículo VI, párrafo 3. Obligación de los Estados de señalar inmediatamente a la FAO cualquier modificación en las informaciones indicadas en los párrafos 1 y 2 del artículo VI.

Artículo VI, párrafo 5. Obligación de los Estados de informar inmediatamente a la FAO, en relación a:

- a) Cualquier adición al registro;
- b) Cualquier cancelación del registro por razón de:
 - i) La renuncia voluntaria o la no renovación de la autorización de pesca por parte del propietario o del armador del buque pesquero;
 - ii) El retiro de la autorización de pesca emitida respecto del buque pesquero en virtud del párrafo 8 del artículo III;
 - iii) El hecho de que el buque pesquero en cuestión ya no esté autorizado a enarbolar su pabellón;
 - iv) El desguace, decomiso o pérdida del buque pesquero en cuestión; o
 - v) Cualquier otra razón.

Artículo VI, párrafo 6. Cuando se proporcione a la FAO información con arreglo al apartado b) del párrafo 5, los Estados tendrán la obligación de especificar cuál de las razones indicadas en dicho párrafo es aplicable.

Artículo VI, párrafo 8, apartado a). Obligación de los Estados de comunicar inmediatamente a la FAO toda información pertinente a las actividades de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón que debiliten la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación, incluyendo la identidad del buque o buques pesqueros implicados y las medidas impuestas por la parte en relación a dichas actividades.

Artículo VI, párrafo 9. Obligación de los Estados de informar a la FAO de los casos en que una parte, de conformidad con el apartado d) del párrafo 5 del artículo III, haya concedido una autorización a pesar de las disposiciones de los apartados a) o b) del párrafo 5 del artículo III. La información deberá incluir los datos pertinentes que permitan la identificación del buque pesquero y del propietario o armador y, en su caso, cualquier otra información relacionada con la decisión de la parte.

Sección 20. Convenciones humanitarias internacionales e instrumentos internacionales de derechos humanos

Instrumento internacional

Disposiciones pertinentes

Instrumentos mundiales

Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948

Artículo 4. Derecho de los individuos a no ser sometidos a esclavitud; la esclavitud y la trata de esclavos están prohibidas en todas sus formas.

Artículo 5. Derecho de los individuos a no ser sometidos a tratos crueles, inhumanos o degradantes.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966 (no está claro si se aplica a los individuos a bordo de naves)

Artículo 2. Los Estados se comprometen a respetar y a garantizar los derechos reconocidos en el Pacto, sin distinción alguna, entre ellos:

Artículo 7. Nadie será sometido a tratos crueles, inhumanos o degradantes.

Artículo 8. Nadie será sometido a esclavitud; la esclavitud y la trata de esclavos estarán prohibidos en todas sus formas.

Artículo 3. Los Estados se comprometen a garantizar a hombres y mujeres la igualdad de derechos.

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 1966

Artículo 2, párrafo 2. Los Estados se comprometen a prohibir y eliminar la discriminación racial en todas sus formas y a garantizar los derechos de todos, sin distinción alguna por motivo de raza, color u origen nacional o étnico, la igualdad ante la ley.

Artículo 3. Los Estados se comprometen a asegurar a hombres y mujeres la igualdad de los derechos establecidos en el Pacto.

Artículo 10. Los Estados reconocen que los niños y los adolescentes deben ser protegidos de la explotación económica y social. Su empleo en trabajos nocivos para su moral y salud, o en los cuales peligre su vida o se corre el riesgo de perjudicar su desarrollo normal, será sancionado por la ley.

Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial, 1965

Artículo 5. Los Estados se comprometen a prohibir y a eliminar la discriminación racial en todas sus formas y a garantizar el derecho de toda persona a la igualdad ante la ley, sin distinción de raza, color u origen nacional o étnico.

Artículo 6. Obligación de los Estados de asegurar a todas las personas que se hallen bajo su jurisdicción, protección y recursos efectivos, ante los tribunales nacionales competentes y otras instituciones del Estado, contra todo acto de discriminación racial.

Convención sobre los Derechos del Niño, 1990

Artículo 2, párrafo 1. Obligación de los Estados de respetar y asegurar los derechos enunciados en la presente Convención a cada niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna.

Artículo 2, párrafo 2. Obligación de un Estado de tomar todas las medidas apropiadas para garantizar que se proteja al niño contra todas las formas de discriminación.

<p>Convenio sobre la Prohibición de las Peores Formas de Trabajo Infantil y la Acción Inmediata para su Eliminación, 1999 (OIT No. 182)</p>	<p><i>Artículo 4.</i> Obligación de un Estado de tomar todas las medidas administrativas, legislativas y de otra índole apropiadas para dar efectividad a los derechos reconocidos en la Convención.</p> <p><i>Artículo 11.</i> Obligación de un Estado de tomar medidas para luchar contra los traslados ilícitos de niños al extranjero y la retención ilícita de niños en el extranjero.</p> <p><i>Artículo 19.</i> Obligación de un Estado de tomar las medidas legislativas, administrativas, sociales y educativas apropiadas para proteger al niño contra toda forma de perjuicio o abuso físico o mental, descuido o trato negligente, malos tratos o explotación.</p> <p><i>Artículo 37.</i> Obligación de un Estado de asegurar que ningún niño sea sometido a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes.</p> <p><i>Artículo 1, párrafo 3.</i> Obligación de un Estado de adoptar medidas inmediatas y eficaces para conseguir la prohibición y la eliminación de las peores formas de trabajo infantil, entre otras cosas, todas las formas de esclavitud y las prácticas análogas a la esclavitud, como la venta y el tráfico de niños, la servidumbre por deudas y la condición de siervo, y el trabajo forzoso u obligatorio.</p>
<p>Declaración sobre la Eliminación de Todas las Formas de Intolerancia y Discriminación Fundadas en la Religión o las Convicciones, 1981</p>	<p><i>Artículo 17.</i> Obligación de un Estado de adoptar medidas eficaces y con plazos definidos para impedir que se emplee a niños en las peores formas de trabajo infantil.</p> <p><i>Artículo 4.</i> Obligación de un Estado de adoptar medidas eficaces para prevenir y eliminar toda discriminación por motivos de religión o convicciones.</p>
<p>Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, 1951</p>	<p><i>Artículo 3.</i> Obligación de un Estado de aplicar las disposiciones de la Convención a los refugiados, sin discriminación.</p> <p><i>Artículo 11.</i> Obligación de un Estado de considerar el establecimiento en su territorio de refugiados normalmente empleados como miembros de la tripulación de una nave que enarbole el pabellón de ese Estado; o de admitirlos temporalmente en su territorio y expedirles documentos de viaje.</p>
<p>Declaración sobre los derechos humanos de los individuos que no son nacionales del país en que viven, 1985</p>	<p><i>Artículo 6.</i> El Estado debe asegurar que nadie sea sometido a tratos crueles, inhumanos o degradantes.</p>
<p>Instrumentos regionales</p>	
<p>Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos (Carta de Banjul), 1981</p>	<p><i>Artículo 1.</i> Obligación de un Estado de reconocer los derechos consagrados en el capítulo I y la obligación de adoptar medidas legislativas o de otro tipo para darles efecto, entre otras:</p> <p><i>Artículo 2.</i> Derecho del individuo de disfrutar de los derechos y las libertades reconocidos en la Carta sin discriminación de ningún tipo.</p>

Carta Africana sobre los Derechos y el Bienestar del Niño Africano, 1990

Artículo 5. Obligación de un Estado de prohibir todas las formas de explotación y degradación del ser humano, en particular la esclavitud, la trata de esclavos y el trato degradante.

Artículo 16. Obligación de los Estados de adoptar las medidas necesarias para proteger la salud de sus pueblos.

Artículo 1. Obligación de un Estado de reconocer los derechos, libertades y deberes consagrados en la Carta y de realizar las actividades necesarias para adoptar medidas legislativas y de otra índole, según sea necesario, para dar efecto a las disposiciones de la Carta, entre otras cosas, respecto de lo siguiente:

Artículo 14. El derecho de cada niño de disfrutar del mejor estado físico, mental y de salud espiritual posible.

Artículo 15. Todos los niños deben ser protegidos contra todas las formas de explotación económica y contra la obligación de realizar cualquier trabajo que pueda resultar peligroso o interferir con su desarrollo físico, mental, espiritual, moral o social.

Artículo 16. Obligación de un Estado de adoptar medidas legislativas, administrativas, sociales y educacionales concretas para proteger a los niños contra todas las formas de trato inhumano o degradante (no está claro si se aplica a los individuos a bordo de naves).

Carta Árabe de Derechos Humanos, 1994 (todavía no ha entrado en vigor)

Artículo 2. Los Estados deben comprometerse a asegurar el derecho de los individuos a disfrutar de los derechos y libertades reconocidos en la Carta sin discriminación de ninguna clase.

Artículo 13. Obligación de los Estados de proteger a todas las personas en su territorio contra la tortura física o mental o los tratos crueles, inhumanos o degradantes (no está claro si se aplica a los individuos a bordo de una nave).

Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica), 1999

Artículo 1. Los Estados se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en la Convención y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna.

Artículo 2. Los Estados se comprometen a adoptar, con arreglo a sus procedimientos constitucionales y a las disposiciones de esta Convención, las medidas legislativas o de otro carácter que fueren necesarias para hacer efectivos tales derechos y libertades.

Artículo 5. Derecho de todos los individuos a no ser sometidos a tratos crueles, inhumanos o degradantes.

Artículo 6. Obligación de los Estados de garantizar que nadie sea sometido a esclavitud, que estará prohibida en todas sus formas, al igual que la trata y el tráfico de mujeres.

Convención Europea para la protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, 1950, enmendada por el Protocolo No. 11, 1988

Artículo 1. Obligación de los Estados de garantizar que toda persona en su jurisdicción disfrute de los derechos y libertades definidos en la sección I de la Convención, entre otros:

Artículo 3. Ninguna persona será sometida a penas o tratos inhumanos o degradantes.

Artículo 4. Ninguna persona será sometida a esclavitud o servidumbre.

Artículo 14. Obligación de un Estado de garantizar el disfrute de los derechos sin discriminación.

IV. Conclusiones

210. En los documentos presentados por la OMI, la FAO y la OIT se describe el elevado número de tratados, códigos, recomendaciones y directrices que esas organizaciones han adoptado para facilitar y mejorar la ejecución por los Estados del pabellón de sus obligaciones con respecto a la seguridad y prevención de la contaminación en la marina mercante y la prevención de la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada, así como para regular las condiciones de trabajo a bordo de los buques mercantes y los buques de pesca. Además, la FAO y la OIT han encargado estudios y convocado reuniones especiales sobre las cuestiones pertinentes. El PNUMA ha adoptado algunas medidas en relación con la prevención de la contaminación y la respuesta de emergencia. En lo que se refiere a la marina mercante, el control por el Estado del puerto ha ayudado a mejorar la aplicación de las normas existentes. Sin embargo, todas las partes interesadas reconocen que el control por dicho Estado no puede reemplazar la aplicación y cumplimiento por el Estado del pabellón, ya que incumbe a éste la responsabilidad principal de la eficaz aplicación de las normas a bordo de sus buques.

211. El Plan voluntario de auditoría de los Estados miembros de la OMI pretende ayudar a promover la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, evaluando la eficacia con que los Estados miembros aplican y cumplen las normas pertinentes de las Convenciones de la OMI e intercambiando con ellos información y prestando asesoramiento sobre su desempeño actual. Otra iniciativa es la propuesta de incluir “cláusulas de desempeño” en las Convenciones de la OMI, facultando a ésta a verificar si los Estados del pabellón aplican de hecho las Convenciones, con la posibilidad de imponer sanciones en caso contrario. Si bien la OIT goza ya de cierta autoridad de supervisión con arreglo a su Constitución, esto no parece ser eficaz para garantizar la aplicación por el Estado del pabellón. En consecuencia, se han previsto disposiciones más firmes en el nuevo Convenio refundido sobre normas de trabajo en los buques mercantes y en la norma general que se piensa elaborar para el trabajo en el sector pesquero, incluido un mayor hincapié en el control por el Estado del puerto. Para complementar las disposiciones de su Acuerdo de cumplimiento y de su Código de Conducta para la Pesca Responsable, la FAO está examinando también la adopción de medidas por el Estado del puerto como posible solución al problema de un control inadecuado por el Estado del pabellón y de la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada.

212. Hay muchas razones para que siga habiendo un control inadecuado por el Estado del pabellón, que van desde la falta de recursos humanos, técnicos y financieros, pasando por las dificultades prácticas de administrar buques que operan a escala internacional, al insuficiente peso político atribuido a la importancia de las responsabilidades del Estado del pabellón y la obligación de éste de cumplir plenamente los instrumentos contractuales en los que sea parte. Sin embargo, la considerable mayoría de administraciones nacionales toman seria y responsablemente sus obligaciones de Estados del pabellón. Evidentemente, algunas no lo hacen.

213. La UNCTAD considera que los llamados “pabellones de conveniencia” constituyen el principal problema, aunque reconoce que algunos pabellones “tradicionales” pueden también actuar con laxitud para hacer cumplir las exigencias internacionales. Centrándose en la cuestión de los pabellones de conveniencia, la UNCTAD lamenta el fracaso del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques, de 1986, que trató de establecer requisitos mínimos para un “vínculo auténtico” entre un buque y un Estado en el que está matriculado. Desde su punto de vista, es fundamental que exista un vínculo económico y jurídico entre el Estado del pabellón y sus buques, para garantizar el adecuado cumplimiento.

214. La OCDE adopta otro enfoque, centrándose en otros agentes, distintos de los Estados del pabellón, como medio para eliminar el transporte marítimo no ajustado a las normas. Si bien algunos Estados del puerto ofrecen incentivos para un transporte marítimo de calidad, como la reducción de los derechos portuarios y la disminución de la frecuencia de las inspecciones, tales iniciativas no son muy generales, y la OCDE considera que se necesita más. Como pone de manifiesto una serie de estudios de investigación, los incentivos y disuasiones existentes parecen insuficientes, ya que la industria del transporte marítimo no parece perder nada con la continuación de un transporte no ajustado a las normas. Muy al contrario, en muchos casos, las ventajas financieras resultantes de la no aplicación de requisitos de seguridad y de lucha contra la contaminación se multiplican con un cumplimiento mínimo por los Estados del pabellón, la falta de enjuiciamiento y la imposición de multas por importe generalmente inferior al dinero que se ahorra al violar las normas. Además, la responsabilidad está limitada y los aseguradores pagan por todo, incluidas las multas. Por otra parte, el verdadero naviero puede ocultar su identidad mediante complicadas estructuras sociales y limitar sus pérdidas utilizando compañías propietarias de un solo buque. En lo que respecta a los daños causados por la contaminación, en la mayoría de los casos las demás partes que intervienen no son responsables. La OCDE recomienda que se hagan cumplir las normas enérgicamente, imponiendo multas más elevadas, promoviendo una mayor transparencia para denunciar a los buques no ajustados a las normas y a sus propietarios, y haciendo intervenir a otros agentes además de los navieros, así como incrementando los costos del incumplimiento y proporcionando incentivos para un transporte marítimo de calidad.

215. ¿Qué debe hacerse? El problema es garantizar que los Estados establezcan una administración marítima eficaz y estructurada para cumplir las obligaciones que impone al Estado del pabellón el artículo 94 de la CNUDM. Esta es la idea fundamental a que obedece el párrafo 27 de la resolución 58/240 de la Asamblea General, así como las disposiciones del Acuerdo de cumplimiento y del Código de Conducta de la FAO, que estipulan básicamente que los Estados no deben matricular a buques si no están en condiciones de cumplir sus responsabilidades. La OMI se ocupa de este problema en diversos documentos no vinculantes, como las Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la aplicación de los instrumentos de la OMI y el

proyecto de código de aplicación, que obliga a los Estados del pabellón a ejercer un control eficaz sobre sus buques y a mantener los medios necesarios para hacerlo.

Soluciones

216. Los instrumentos de la OMI enuncian una amplia gama de obligaciones de los Estados del pabellón, entre ellas, en algunos casos, disposiciones que obligan a las partes a establecer y aplicar sanciones o medidas disciplinarias. En la actualidad, el Plan voluntario de auditoría de los Estados miembros de la OMI no prevé sanciones. Sin embargo, el nuevo plan permitirá que la OMI verifique la aplicación y, como se está elaborando de manera que no se excluya la posibilidad de hacerlo obligatorio en el futuro, tal vez será muy útil para tratar la cuestión de la inadecuada aplicación de normas internacionales en los buques mercantes.

217. En lo que respecta a los buques de pesca, existen ya obligaciones jurídicamente vinculantes a este respecto, pero la FAO carece de autoridad de supervisión. Sin embargo, es posible que una combinación de cumplimiento recíproco según lo establecido en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces, medidas del Estado del puerto y medidas comerciales pueda reemplazar la falta de control por el Estado del pabellón. Además, se ha introducido una nueva e importante consecuencia jurídica en relación con las poblaciones de peces transzonales y de peces altamente migratorios en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces, que prevé la posibilidad de que un Estado entable un procedimiento contra otro, con arreglo a la parte V de la CNUDM, en caso de violación de las normas y principios, no sólo del Acuerdo en sí, sino también de otros acuerdos en los que los Estados interesados sean partes respecto de las mismas poblaciones de peces.

218. En cuanto a los instrumentos de la OIT relativos a las condiciones de trabajo y el bienestar de la gente de mar, además de la obligación de los Estados de presentar un informe sobre cumplimiento y de las disposiciones concernientes a un análisis por expertos y un comité de la conferencia, existe la posibilidad de que la queja presentada por un Estado o un delegado conduzca a una comisión de encuesta y, en su caso, a una decisión de la Corte Internacional de Justicia.

219. Por último, los Estados partes en la CNUDM que no estén satisfechos con el desempeño de un Estado del pabellón que parezca no haber cumplido las obligaciones que le impone dicho instrumento podrían utilizar la parte XV del mismo para tratar de conseguir una solución de controversias por terceros, de carácter obligatorio y vinculante, ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la Corte Internacional de Justicia o tribunales ad hoc de carácter general o especializado. Sin embargo, pese a un nivel bastante elevado de insatisfacción entre algunos Estados ante las deficiencias de cumplimiento por parte de algunos otros, no ha habido una premura para recurrir a la litigación a fin de solucionar los problemas esbozados en las diversas contribuciones al presente informe. Aunque la idea de que un tribunal adopte una decisión que parezca limitar las posibilidades de entablar un procedimiento con arreglo a la parte XV pueda haber hecho dudar a algunos Estados, la razón más probable de la falta de litigación es la extremada renuencia de los Estados a oponerse en procedimientos judiciales contradictorios, así como el elevado costo de hacerlo. Por ello, parece que la perspectiva bastante remota de litigación no es suficiente para inducir a los Estados del pabellón recalcitrantes a que cumplan sus

obligaciones jurídicas internacionales. No obstante, hay algunas pruebas, en casos de pesca⁸⁰, de que la incoación efectiva de un litigio puede servir de incentivo a los Estados para llegar a una solución negociada.

220. En conclusión, es necesario fortalecer la acción internacional para garantizar que todos los Estados, mediante el ejercicio eficaz de su competencia normativa y de ejecución, garanticen que los buques que enarbolan sus pabellones cumplan las normas internacionales en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, así como de bienestar de la gente de mar a bordo. El incumplimiento de las normas internacionales vinculantes por los Estados sólo pueden subsanarse parcialmente mediante presiones diplomáticas, una publicidad desfavorable o contramedidas autorizadas por el derecho internacional. La litigación a nivel internacional sólo es posible con el consentimiento, y en cualquier caso es infrecuente.

221. El ejercicio de control por el Estado del puerto en cuanto solución, por útil que sea, no puede contrarrestar eficazmente el incumplimiento por los Estados del pabellón de las obligaciones que les impone el derecho internacional. Sólo puede garantizarse el pleno cumplimiento de las reglas y normas internacionales mediante las medidas adecuadas del Estado del pabellón interesado y un sistema apropiado de sanciones que se base fundamentalmente en los Estados del pabellón. A este respecto, debe recordarse que en varias convenciones de la OMI se indica expresamente que la obligación de promulgar leyes relativas a sanciones por violación de normas internacionales es una obligación que han de cumplir los Estados partes por conducto de las administraciones marítimas de los Estados del pabellón. Asimismo se estipula expresamente en la mayoría de los tratados pertinentes adoptados en otras esferas por otras organizaciones internacionales la obligación de que los Estados garanticen que los buques que tengan su nacionalidad cumplan las exigencias internacionales, e impongan sanciones por las violaciones.

Notas

- ¹ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *Cost Saving Stemming from Non-Compliance with International Environmental Regulations in the Maritime Sector* (Ahorro de costos derivados del incumplimiento de los reglamentos internacionales de protección ambiental en el sector marítimo), DSTI/DOT/MTC(2000)8/Final, que puede consultarse en www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf.
- ² El texto de estos instrumentos puede consultarse en el sitio Web de la organización: www.fao.org.
- ³ Resolución 15/93 de la Conferencia de la FAO.
- ⁴ Acuerdo de Cumplimiento, art. II.1.
- ⁵ Las disposiciones esenciales figuran en el artículo III.
- ⁶ Acuerdo de Cumplimiento, art. III.1
- ⁷ *Ibid.*
- ⁸ *Ibid.*, art. III.2.
- ⁹ *Ibid.*, art. III.3.
- ¹⁰ *Ibid.*, art. IV.
- ¹¹ *Ibid.*, art. III.2.
- ¹² *Ibid.*, art. III.4.
- ¹³ *Ibid.*, art. III.5.

- ¹⁴ Ibid., art. III.6.
- ¹⁵ Ibid., art. III.7.
- ¹⁶ Ibid., art. III.8.
- ¹⁷ Ibid.
- ¹⁸ Ibid., art. V.
- ¹⁹ Ibid., art. VI.
- ²⁰ Ibid.
- ²¹ Resolución 4/95 de la Conferencia de la FAO.
- ²² Anexo 2 del Código de Conducta.
- ²³ Informe del 24º período de sesiones del Comité de Pesca, celebrado en la sede de la FAO, Roma, del 26 de febrero al 2 de marzo de 2001, relativo a los progresos realizados en la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y los planes de acción internacionales conexos. D. J. Doulman, Código de Conducta para la Pesca Responsable: consideraciones de desarrollo y aplicación (FAO, julio de 2000). Véase también www.fao.org/fi/agreem/codecond/codecon.asp.
- ²⁴ Código de Conducta, art. 8.2.2.
- ²⁵ Ibid., art. 8.2.1.
- ²⁶ Ibid., arts. 8.2.3 y 8.2.4.
- ²⁷ Ibid., art. 8.2.6.
- ²⁸ Ibid., art. 8.2.7.
- ²⁹ Ibid., art. 8.2.5.
- ³⁰ Ibid., art. 8.2.8.
- ³¹ Ibid., art. 8.2.9.
- ³² PAI-Capacidad, art. 33.
- ³³ El PAI-INDNR fue ratificado por el Consejo de la FAO en su 120º período de sesiones.
- ³⁴ PAI-INDR, parte I, parr. 1.
- ³⁵ Ibid., párrs. 4 y 5, Código de Conducta de la FAO, art. IV. Es posterior a otros PAI sobre aves marinas, tiburones y capacidad, que también se elaboraron de conformidad con el Código de Conducta, aprobado por el Comité de Pesca en su 23º período de sesiones, celebrado en febrero de 1999, y ratificado por el Consejo de la FAO en noviembre de 2000.
- ³⁶ En particular, los artículos 1.1, 1.2, 3.1 y 3.2.
- ³⁷ PAI-INDNR, párr. 87.
- ³⁸ Ibid., parte III, párr. 8.
- ³⁹ Ibid., párrs. 18 y 19.
- ⁴⁰ Por ejemplo, para el caso de los Estados ribereños, se puede citar el ejemplo del párrafo 51.4 del PAI-INDNR, a tenor del cual el Estado ribereño puede verificar que los Estados del pabellón tengan establecido un registro de embarcaciones conforme a lo dispuesto en el párrafo 42. Análogamente, la segunda oración del párrafo 45 dispone que el Estado ribereño se asegure de que el Estado del pabellón haya otorgado una autorización para pescar. Esta disposición, a su vez, se vincula con el párrafo 41, a tenor del cual se alienta al Estado del pabellón a asegurarse de que cuando sus embarcaciones pesquen en aguas bajo la jurisdicción de otro Estado, ese Estado ribereño haya concedido una autorización para pescar. En el caso de los Estados del puerto, el párrafo 55 del PAI-INDNR dispone que el Estado del puerto ha de verificar la autorización para pescar antes de permitir el acceso de una embarcación al puerto. Se alienta a los Estados y a las OROP a que informen a la FAO del progreso en la aplicación del PAI-INDNR como parte de su presentación bienal de informes acerca del Código de Conducta (párr. 87).

- ⁴¹ Diecisiete de 93 párrafos, o sea casi el 20%.
- ⁴² PAI-INDR, párrs. 34 a 41.
- ⁴³ *Ibid.*, párrs. 42 y 43.
- ⁴⁴ *Ibid.*, párrs. 44 a 50.
- ⁴⁵ *Ibid.*, párrs. 34 y 35.
- ⁴⁶ Acuerdo de Cumplimiento, art. III:5.
- ⁴⁷ PAI-INDNR, párr. 36.
- ⁴⁸ *Ibid.*, párr. 37.
- ⁴⁹ *Ibid.*, párr. 39.
- ⁵⁰ Véase Parlamento Europeo, Comisión de Pesca, Documento sobre el papel de los pabellones de conveniencia en el sector de la pesca, de fecha 20 de noviembre de 2001, Relatora Patricia McKenna.
- ⁵¹ PAI-INDNR, párrs. 38 y 39.
- ⁵² *Ibid.*, párr. 38.
- ⁵³ *Ibid.*, párr. 40.
- ⁵⁴ *Ibid.*, párr. 41.
- ⁵⁵ *Ibid.*, párr. 42.
- ⁵⁶ *Ibid.*
- ⁵⁷ *Ibid.*, párr. 44.
- ⁵⁸ *Ibid.*, párr. 45.
- ⁵⁹ *Ibid.*, párr. 46.
- ⁶⁰ *Ibid.*, párr. 47.
- ⁶¹ *Ibid.*, párr. 48.
- ⁶² *Ibid.*, párr. 49 y 50.
- ⁶³ “Informe del Grupo Especial de Trabajo FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas”, Roma, 9 a 11 de octubre de 2000, Informe de Pesca de la FAO No. 637.
- ⁶⁴ Terje Lobach (Consultor Jurídico Internacional), “Port State control of foreign fishing vessels”, Circular de Pesca de la FAO No. 987, 2003; Informe de la Consulta de Expertos para examinar las medidas al Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Roma, 4 a 6 de noviembre de 2002, Informe de Pesca de la FAO No. 692.
- ⁶⁵ El informe de la reunión se publicará en breve.
- ⁶⁶ Véase www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/standards.htm#heading1a.
- ⁶⁷ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *Informe del Grupo de Trabajo intergubernamental especial sobre las consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación auténtica entre el buque y el pabellón de matrícula*, TD/B/C.4/177.
- ⁶⁸ www.oecd.org/dataoecd/53/9/2500758.pdf.
- ⁶⁹ www.oecd.org/dataoecd/4/26/2496757.pdf.
- ⁷⁰ www.oecd.org/dataoecd/32/62/2489394.pdf.
- ⁷¹ DSTI/DOT/MTC(2001)12.
- ⁷² www.oecd.org/dataoecd/27/18/1827388.pdf.
- ⁷³ [http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c09a29348b4573bc125663b004acb18/\\$FILE/07E84346.ENG](http://intradomino.oecd.org/olis/1998doc.nsf/ed2843f7a67f3d4ac1256506004ab473/4c09a29348b4573bc125663b004acb18/$FILE/07E84346.ENG). Se trata de un archivo en formato pdf.
- ⁷⁴ www.oecd.org/dataoecd/10/10/2754615.pdf.

- ⁷⁵ A los fines de la presente declaración, un “buque no apto para la navegación” es un buque que, por su condición material, su modo de explotación o las actividades de su tripulación, no satisface los criterios mínimos de navegabilidad y por lo tanto constituye una amenaza para la vida, el medio ambiente o para ambos. Prueba de ello sería la constatación, en el curso de una inspección razonable por el Estado del pabellón o el Estado del puerto, de que el buque incumple las normas contenidas en los convenios marítimos internacionales hasta el punto de ser considerado no apto para la navegación.
- ⁷⁶ El párrafo 1 del artículo 209 dice: “De conformidad con la parte XI, se establecerán normas, reglamentos y procedimientos internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino resultante de actividades en la Zona. Tales normas, reglamentos y procedimientos se reexaminarán con la periodicidad necesaria.
- ⁷⁷ El párrafo 1 del artículo 21, reza:
- “En las zonas de alta mar abarcadas por una organización o un arreglo subregional o regional de ordenación pesquera, los inspectores debidamente autorizados de un Estado Parte, que sea miembro de la organización o participante en el arreglo, podrán, de conformidad con el párrafo 2, subir a bordo e inspeccionar los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de otro Estado Parte en el presente Acuerdo, sea o no miembro de dicha organización o participante en ese arreglo, a los efectos de asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios establecidas por esa organización o arreglo.”
- ⁷⁸ La Convención hace referencia al “Estado de la instalación” que puede ser el Estado del pabellón, aunque no necesariamente.
- ⁷⁹ El propósito del Protocolo Común es ampliar la aplicación del Convenio de París de 1960 y de la Convención de Viena de 1963.
- ⁸⁰ *Caso del atún de aleta azul del sur (Nueva Zelandia contra el Japón; Australia contra el Japón)*, Medidas provisionales; *Caso relativo a la conservación y explotación sostenible de pez espada en el Océano Pacífico Sudoriental (Chile/Comunidad Europea)*.

Anexo I

Carta de fecha 22 de noviembre de 2002 dirigida al Secretario General por Greenpeace Internacional, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Fondo Mundial para la Naturaleza

El accidente del *Prestige* es el último de una larga serie en que intervienen petroleros. No sólo representa un grave peligro para el medio marino, sino que es también un síntoma de problemas mucho más profundos. Todas las semanas se producen pérdidas de otros tipos de buques que, desgraciadamente, no reciben la misma atención de los medios de comunicación, aun cuando la gente de mar a bordo de esos buques haya muerto innecesariamente. A menos que se afronten las causas básicas del problema, los buques no ajustados a las normas seguirán hundiéndose y poniendo en peligro vidas humanas, el medio marino y costero y las economías de las comunidades afectadas.

Greenpeace, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte y el Fondo Mundial para la Naturaleza consideran que la única manera de afrontar esta situación es introduciendo urgentemente cambios fundamentales en la manera en que está explotado y reglamentado el transporte marítimo mundial y haciendo un llamamiento a una acción concertada a fin de eliminar el transporte marítimo y prácticas no ajustados a las normas, para lo que se necesita que la industria del transporte marítimo sea más transparente y responsable, que los reglamentos sean adecuados —y, lo que es decisivo, aplicados— y se preste atención a la protección de zonas marinas y costeras especialmente vulnerables.

Los buques y prácticas de transporte marítimo no ajustados a las normas crean un riesgo más elevado de lo normal de accidentes graves. Con los arreglos actuales es casi posible identificar a los verdaderos propietarios de los buques y tenerles por responsables de la manera en que mantienen y administran sus buques, al tiempo que se permite que continúen prácticas irresponsables en la industria. Es fundamental que los particulares de la propiedad y gestión de los buques sean plenamente transparentes y que se establezcan acuerdos eficaces de responsabilidad para garantizar que las partes culpables sean tenidas por responsables de las consecuencias de normas y prácticas deficientes.

La determinación de normas internacionales para el transporte marítimo ha tendido a hacerse como reacción a las circunstancias, de manera lenta y pesada y sobre la base de transacciones impulsadas por la industria. Ejemplos evidentes de ello son el prolongado tiempo que ha llevado la eliminación gradual de petroleros y la mejora de la seguridad de los graneleros.

Incluso cuando se han convenido normas a nivel internacional, está el problema de garantizar su cumplimiento. La aplicación de las normas relativas al transporte marítimo depende en gran parte de las medidas que adopten los Estados del pabellón, a quienes incumbe la responsabilidad definitiva por la seguridad del buque y las vidas de la gente de mar a bordo de él. Muchos Estados del pabellón asumen seriamente esas responsabilidades, pero hay algunos —denominados a menudo pabellones de conveniencia— que se benefician de permitir que armadores extranjeros matriculen buques en nombre de su nación, pero que no vigilan ni supervisan eficazmente los buques que enarbolan su pabellón. El sistema de los pabellones de

conveniencia convierte la matrícula de buques en un negocio y confiere una ventaja competitiva que fomenta prácticas de transporte marítimo no ajustadas a las normas. El artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) dispone que debe haber una “relación auténtica” entre el buque y el pabellón que enarbola, y tiene que hacerse respetar esto. El derecho internacional dispone que un buque tiene la nacionalidad del pabellón que enarbola, lo que tiene serias consecuencias para la tripulación que vive y trabaja en él, no sólo en lo que respecta a la jurisdicción civil y penal, sino también a la protección de sus derechos humanos y sindicales.

Se necesita un nuevo acuerdo mundial que elimine el sistema de pabellones de conveniencia y garantice que los Estados del pabellón cumplan sus responsabilidades, que están claramente establecidas en el derecho internacional aplicable, y sean tenidos por responsables del cumplimiento de las normas convenidas a nivel internacional.

Incluso si los materiales peligrosos y tóxicos, de los que el petróleo es sólo un ejemplo, fueran transportados en buques de calidad, existe el peligro de un accidente que provoque una contaminación marina. También es importante determinar las zonas marinas y costeras que están especialmente expuestas a estos incidentes, por ejemplo, en cuanto zonas marinas especialmente sensibles, de las que sólo se han designado cinco desde 1991. Es necesario reglamentar estrictamente el transporte marítimo en esas zonas y, con arreglo a lo permitido por el derecho internacional y las disposiciones relativas a la libertad de paso inocente, excluir el transporte por ellas de sustancias altamente contaminantes.

El artículo 94 de la CNUDM enuncia los deberes del Estado del pabellón y exige que todos ellos ejerzan de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas, sociales y laborales sobre los buques que enarbolan su pabellón y, al hacerlo, los Estados del pabellón deberán actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y harán lo necesario para asegurar su observancia. También es preciso, mientras que los Estados del pabellón no cumplan las obligaciones que les impone el derecho internacional, reforzar el régimen de control por el Estado del puerto, en la inteligencia de que dicho control no reemplaza ni puede reemplazar el control efectivo del Estado del pabellón.

El transporte marítimo es el motor del comercio mundial y de la economía mundializada. La Asamblea General, en su Declaración del Milenio afirmó:

“Creemos que la tarea fundamental a que nos enfrentamos hoy es conseguir que la mundialización se convierta en una fuerza positiva para todos los habitantes del mundo” (resolución 55/2, párr. 5).

A tal efecto, es fundamental responder a las exigencias de la sociedad civil y garantizar que la industria del transporte marítimo se explote sobre una base racional y sostenible. Hay una necesidad urgente de introducir un cambio fundamental en la manera en que está explotada y reglamentada esa industria.

Esto requerirá un enfoque concertado interinstitucional en el que participen todos los organismos internacionales competentes en cuestiones relativas a los océanos y los mares. Entre ellos estarán la Organización Marítima Internacional (OMI), que tiende a centrarse en soluciones técnicas, y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que se ocupa de los aspectos sociales y laborales. También sería

necesario que se invitase a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de las Naciones Unidas a que revisase el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de los Buques (1986), que todavía no ha entrado en vigor.

Sin embargo, para garantizar que se aborde esta grave situación, le pedimos que asuma una función dirigente y convoque un grupo especial de tareas para tratar esos problemas de manera coordinada, en el que los organismos internacionales competentes y los órganos regionales interesados actúen con sinergia sobre esta cuestión. Sugerimos que este proceso se vería facilitado si no quedara nadie excluido y se previese también la participación de una pluralidad de interesados.

Esperamos sus gratas noticias.

(Firmado) Lasse **Gustavsson**

Director Adjunto de la División de Política y Ciencia
Greenpeace International

(Firmado) David **Cockroft**

Secretario General de la
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

(Firmado) Siân **Pullen**

Jefe de la delegación del Fondo Mundial para la Naturaleza en la OMI,
en nombre de Simon Cripps,
Director del Programa Marino Internacional del Fondo

Anexo II

Resumen de los debates celebrados en la reunión oficiosa inicial el 7 de mayo de 2003 en la sede de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos en París

1. La reunión oficiosa inicial del Grupo consultivo interinstitucional sobre la ejecución por el Estado del pabellón fue acogida por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos en París, el 7 de mayo de 2003. Estuvo presidida por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar, de las Naciones Unidas. Asistieron a ella representantes de las siguientes organizaciones:

- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Organización Internacional del Trabajo (OIT)
- Secretaría de la OCDE (División de Transporte, División de Asuntos Jurídicos y Mesa Redonda de la OCDE sobre el desarrollo sostenible).

2. El principal tema debatido fue el proyecto de atribuciones propuesto por las Naciones Unidas. Se plantearon cuestiones sobre: a) la finalidad del Grupo; b) su relación con los mandatos/competencia de las organizaciones participantes; c) cuestiones por tratar; y d) la naturaleza y destino de cualquier informe final.

3. Representantes de la OMI afirmaron que la cuestión de la jurisdicción inadecuada del Estado del pabellón incumbía principalmente a la competencia de esa organización y se estaba tratando por conducto del Subcomité de ejecución por el Estado del pabellón y la elaboración de un plan modelo de auditorías. Sin embargo, otros participantes hicieron observar que la OMI había conseguido escasos progresos respecto de las cuestiones pertinentes y que, por esa razón, las organizaciones no gubernamentales se habían puesto en contacto con el Secretario General de las Naciones Unidas para crear el Grupo consultivo. Además, la cuestión de la aplicación inadecuada por el Estado del pabellón rebasaba el campo limitado de la marina mercante, que correspondía a la competencia de la OMI. A la FAO le preocupaba el inadecuado control de los buques de pesca por el Estado del pabellón, que era una de las causas de la pesca ilícita, no declarada y no reglamentada. A la OIT le preocupaba la falta de aplicación y cumplimiento de las normas laborales por determinados Estados del pabellón y a la UNCTAD los pabellones de conveniencia, la matrícula de los buques y la cuestión de la “relación auténtica”. A la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, le preocupaban todas esas cuestiones y pensaba que los participantes se enfrentaban a diversos problemas conexos y podrían aprender unos de otros. La OCDE instó a los participantes a que trataran de encontrar soluciones “creativas” y radicales a esos problemas y que no limitaran su enfoque a los Estados del pabellón. Podrían utilizarse otros agentes e instituciones para garantizar que los buques que participasen en cualquier actividad cumpliesen los requisitos jurídicos correspondientes.

4. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar explicó que una de sus funciones principales era la de proteger la integridad de la Convención y el cuidadoso equilibrios de derechos y obligaciones de los Estados del pabellón y de los Estados costeros. Después de la catástrofe del *Prestige*, algunos Estados habían adoptado medidas unilaterales que no eran compatibles con la Convención, y la Comunidad Europea expresó el deseo de modificar ésta porque pensaba que los Estados costeros carecían de poder suficiente para proteger adecuadamente sus costas contra la contaminación causada por buques. Para prevenir tales acciones y propuestas, que podrían provocar el colapso del régimen de la Convención, era fundamental mejorar la aplicación y cumplimiento por el Estado del pabellón.

5. Cuando la OCDE incitó de nuevo al Grupo a que reflexionara más allá de sus parámetros, los representantes de las demás organizaciones respondieron que no podían rebasar sus mandatos, ni proponer soluciones que no fueran a aceptar sus miembros.

6. La División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar hizo observar que era importante entablar contacto con los políticos que no comprendían la función de la CNUDM o las complejidades de las cuestiones de que se trataba. Por esa razón, uno de los fines del Grupo consultivo debía ser el de “educar” a los responsables de la adopción de decisiones acerca del marco jurídico internacional relativo a los derechos y obligaciones de los Estados del pabellón y de los Estados costeros.

7. Además, incluso los organismos que se ocupaban directamente de esas cuestiones no siempre estaban enterados de lo que estaban haciendo otros organismos. La mayoría habían preparado extensos informes de investigación y estaban adoptando medidas para ocuparse del cumplimiento inadecuado por el Estado del pabellón. Sería útil intercambiar breves resúmenes de esa labor. La OCDE pensaba que sería más útil intercambiar ideas expuestas en breves documentos de estrategia de dos páginas acerca de lo que podría hacerse para solucionar los problemas. Esas ideas podían ir más allá de centrarse únicamente en los Estados del pabellón. Por ejemplo, los miembros de la OCDE podrían tratar de elaborar incentivos/disuasiones para que los armadores de la OCDE matricularan sus buques en Estados del pabellón que reunieran los requisitos de calidad. Otros sugirieron que otra posibilidad consistiría en hacer responsables a los fletadores y sociedades de clasificación de los daños causados por buques no ajustados a las normas.

8. Algunos miembros del Grupo expresaron su malestar por estos planteamientos, aduciendo que esas nuevas propuestas excederían de su mandato con el Grupo. Muchos pensaban también que esas respuestas podrían ser prematuras sin un nuevo examen a fondo del problema. El Grupo decidió aplazar la determinación de soluciones concretas hasta que concluyese una primera fase de obtención y resumen de información.

Próximas medidas

9. Los participantes convinieron en facilitar a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar un documento en el que se resumieran los estudios realizados en sus organismos sobre la cuestión de la aplicación por el Estado del pabellón que se remontasen a no más de 10 años, más un breve esbozo de las medidas que se estaban adoptando actualmente para abordar las cuestiones. Los participantes que lo desearan podrían añadir una breve declaración sobre posibles soluciones, remedios y

estrategias para resolver los problemas. Los resúmenes serían enviados para el final de agosto de 2003, a fin de ser compilados en un compendio por la División.

10. El compendio sería distribuido y los participantes, principalmente mediante intercambios de correo electrónico, elaborarían un conjunto de ideas sobre posibles soluciones/estrategias para abordar el problema de la deficiente aplicación por el Estado del pabellón. Esto debería quedar finalizado aproximadamente para septiembre/octubre de 2003 y debería servir de base al informe definitivo que presentaría el Grupo al Secretario General de las Naciones Unidas para mayo/julio de 2004.

Anexo III

Carta de fecha 9 de septiembre de 2003 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional

Tengo el honor de referirme a la reunión del Grupo consultivo interinstitucional sobre la ejecución por el Estado del pabellón, celebrada en París (la reunión de París) el 7 de mayo de 2003, así como a la cuarta reunión del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, celebrada en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 2 al 6 de junio de 2003.

El Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) apoyó decididamente la reafirmación en la reunión de París del mandato de la OMI con respecto a la labor en curso de dicha organización en la esfera del fortalecimiento de la competencia de los Estados del pabellón y del puerto en todas las cuestiones relativas a la seguridad y garantía del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marina y pidió que le comunicase sus opiniones al respecto.

El Consejo recordó también que, a tenor de las políticas adoptadas por los órganos rectores de la OMI, todas las cuestiones relativas a la seguridad del transporte marítimo y la contaminación marina están siendo tratadas actualmente por los Estados miembros de la OMI por conducto de los órganos técnicos de dicha organización. Esta política y su aplicación están apoyadas y facilitadas por la participación de las numerosas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas. El Consejo tomó nota también de la labor constante de la OMI con otros organismos de las Naciones Unidas en que se están ya tratando cuestiones de interés común.

El reciente derrame de hidrocarburos del *Prestige* en aguas europeas ha reavivado el interés político por el transporte de hidrocarburos y conducido a diversas iniciativas sustantivas en materia de seguridad y medio ambiente por los Estados miembros de la OMI para reducir los riesgos de accidentes y sus consecuencias ambientales en los océanos, las comunidades locales, el turismo y las industrias pesqueras. El historial de seguridad de la industria del transporte marítimo de hidrocarburos, ha mejorado considerablemente en el último decenio como resultado de los instrumentos y tratados adoptados por la organización y el reconocimiento de sus responsabilidades por los principales agentes de la industria.

Pero el impacto de un solo derrame de hidrocarburos de gran envergadura puede tener efectos devastadores. En consecuencia, los miembros de la organización han adoptado una posición muy firme para reducir aún más los riesgos y promover una clara responsabilidad de los Estados del pabellón. Su programa de trabajo para conseguir esos objetivos es ambicioso.

A la vista de estos antecedentes y de los mandatos claramente definidos de la OMI y de otros organismos participantes, el Consejo reiteró con firmeza la posición expresada por la OMI en la reunión de París de que las cuestiones de política relativas a la función, responsabilidades y disposiciones adoptadas por los Estados miembros que derivan de sus obligaciones en cuanto Estados miembros de la OMI y de su

adhesión a las Convenciones y reglamentos de la organización no son materias que necesitan una coordinación adicional en las reuniones interinstitucional.

Hemos sido informados por la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, de que la referencia que se hace en el párrafo 24 de la sección G de la parte A del informe del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (A/58/95) acerca del establecimiento del Grupo consultivo interinstitucional sobre la ejecución por el Estado del pabellón es simplemente una referencia al hecho de que el Grupo celebró una reunión en París, y no pretende transmitir una recomendación a la Asamblea General para que ésta apoye la continuación de la existencia del Grupo.

De conformidad con las opiniones expresadas por el Consejo de la OMI en la reunión de París y a tenor de la decisión adoptada por la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas para la coordinación en el sentido de que los acuerdos de coordinación en todas las cuestiones de interés interinstitucional no se basen ya en los órganos subsidiarios permanentes, sino que se concierten con carácter especial, según sea necesario, la OMI no ve la necesidad de ulteriores reuniones del Grupo consultivo interinstitucional. Le agradecería se sirviera transmitir esta información a la Asamblea General cuando ésta examine el informe del Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar.

Le adjunto, conforme a lo solicitado en la reunión de París, un documento en el que se resumen los estudios y trabajos realizados por la OMI en los 10 últimos años con respecto a la ejecución por el Estado del pabellón. Entiendo que dicho documento se incluirá, junto con relaciones análogas que presenten a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar otros organismos participantes, en un informe sobre los debates del Grupo que sea examinado el próximo año en el quinto período de sesiones del Grupo consultivo oficioso de carácter abierto.

(Firmado) W. A. O'Neil
Secretario General
